97-84180-19

Alemann, E. F.

Hamburgs schiffahrt und handel nach dem La Plata

Heidelberg

1915

97-84180-19

MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD

3
Box 20 Alemann, E F , 1893-
Hamburgs schiffahrt und handel nach dem La Plata.
Inaugural-dissertation ... von E. F. Alemann.
Heidelberg, Rössler, 1915.
91 p. 22½ cm.

Thesis, Heidelberg

RESTRICTIONS ON USE: *Reproductions may not be made without permission from Columbia University Libraries*

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 11:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 9-5-97 INITIALS: JP

TRACKING # : 27636

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

Exchange

FEB 28 1921

3
Box 20

Hamburgs Schiffahrt und Handel nach dem La Plata.

INAUGURAL-DISSERTATION

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

Hohen philosophischen Fakultät

der

Großherzoglich Badischen

Ruprecht-Karls-Universität zu Heidelberg

von

E. F. ALEMANN.

Heidelberg.

Buch- und Kunstdruckerei Rössler & Herbert

1915.

Referent: Geh. Hofrat Prof. Dr. Gothein.

Meinen Eltern.

Vorwort.

Ueber die deutsche Schiffahrt nach Südamerika ist schon verschiedentlich geschrieben worden. Die darüber vorliegende Literatur ist aber entweder nicht eingehend und findet sich nur als kleiner Teil grösserer Arbeiten, oder sie reicht über 10 Jahre zurück, und hat darum gerade die neueste, ausserordentliche Entwicklung dieses Zweiges deutscher Reederei nicht darstellen können.

Eine Arbeit, die sich nur mit Südamerika beschäftigt, ist: „Behrens, Grundlagen und Entwicklung der regelmässigen deutschen Schiffahrt nach Südamerika, Halle a. S. 1904.“ Wie aber der Titel angibt, wird darin die freie Schiffahrt nicht oder nur in geringem Masse behandelt, und bei den immerhin weit gesteckten Grenzen ist in diesem knappen Rahmen eine ausführliche Darstellung gerade der Schiffahrt und der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und dem La Plata nicht gegeben und auch nicht möglich gewesen.

So war ich bei dem vorliegenden Versuch, Hamburgs Schiffahrt und Handel nach dem La Plata zu untersuchen, besonders für die neuere Zeit in erster Linie auf Statistiken, Zeitschriften, Zeitungen, Jahres-

berichte, Kenntnisse, die ich bei mehreren Reisen erworben habe und mündliche Auskünfte angewiesen.

Für diese schulde ich in erster Linie Herrn Oberinspektor A. Schulz von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, der mich in überaus liebenswürdiger Weise empfahl und unterstützte, meinen aufrichtigen Dank, den ich hiermit abstatte. Ebenfalls danke ich Herrn Prof. Dr. K. Perels am Kolonialinstitut in Hamburg für Empfehlungen und die freundlichst gegebene Erlaubnis zur Benützung des volkswirtschaftlichen Seminars, Herrn Dr. Baasch, Direktor der Kommerzbibliothek, für Angabe von Literatur, Herrn G. Simmig von der H.S.D.G., einigen Herren von der Hamburg-Amerika-Linie für mündliche Angaben, sowie Herrn A. Wyssmann in Buenos Aires für einen schriftlichen Bericht.

Heidelberg, im April 1915.

E. F. Alemann.

Einleitung.

Das spanische Kolonialreich in Südamerika war in den drei Jahrhunderten nach der Entdeckung der neuen Welt unter der unfähigen Verwaltung des Mutterlandes in seiner Entwicklung weit hinter den von den Engländern beherrschten Gebieten zurückgeblieben. Der Spanier abenteuerlich-unpraktischer Sinn wusste mit dem neuen Besitz nichts Rechtes anzufangen. Sie glaubten durch fast hermetische Absperrung ihrer Kolonien von der übrigen Welt sich deren Reichtümer, die auf diese Weise gar nicht oder nur kümmerlich zur Entfaltung gelangen konnten, für sich allein zu sichern. Im Norden zeigten die Engländer ihre hervorragende Befähigung zur Kolonisation und Erschliessung jungfräulicher Länder. Rasch bevölkerten sich die Küsten des englischen Amerika; es entstanden blühende, staatlich gefestigte Gemeinwesen und ein reger Handelsverkehr mit dem alten Erdteil bahnte sich an. Die weisse Rasse war schon weit in das Innere des Landes gedrungen zu einer Zeit, als die weiten Ebenen des heutigen Argentinien noch unbestrittener Besitz der Indianer waren und Städte und Siedelungen nur wenige Meilen vom Meere, bezw. vom La Plata anzutreffen waren. Inmitten grosser Reichtümer lebten die Besitzer riesiger Viehherden, ohne auf rechtmässige Weise einen besonderen

Nutzen daraus ziehen zu können, weil Spanien, die Konkurrenz seiner in Amerika lebenden Söhne fürchtend, sein Handelsmonopol ängstlich überwachte und beispielsweise die Ausfuhr von Viehzuchtprodukten nach dem Mutterlande und selbstredend auch nach allen andern Ländern verbot.

Der Unabhängigkeitskampf der Vereinigten Staaten war die Morgenröte einer neuen Zeit, und selbst die schärfste Ueberwachung konnte nicht verhindern, dass Nachrichten davon in das damalige Vizekönigreich Rio de La Plata drangen. Die Werke der Enzyklopädisten und Philosophen des 17. und 18. Jahrhunderts fielen ebenso auf fruchtbaren Boden. Die französische Revolution und die zwei Eroberungsversuche der Engländer (1806 und 1807), die während ihrer Herrschaft Schlachthäuser einrichteten und damit dem Volke auch die wirtschaftlichen Vorteile der Unabhängigkeit von Spanien zum Bewusstsein brachten, und endlich die Vertreibung der spanischen Königsfamilie durch Napoleon, die der Krone die Wahrnehmung ihrer Interessen in Amerika unmöglich machte, hatten in weitesten Kreisen der Bevölkerung den Wunsch nach Selbständigkeit geweckt. In harten Kämpfen wurde sie in den Jahren 1810—1816 errungen, und erst von diesem Zeitpunkt an kann man von einem Handelsverkehr zwischen den neuen Freistaaten und Europa sprechen.

Der auswärtige Handel Argentiniens was naturgemäss lange Zeit hindurch noch recht unbedeutend,

denn schwere innere Zwiste und äussere Kriege beeinträchtigten seine wirtschaftliche Entwicklung. Die Einwanderung stieg nur sehr langsam, solange dem Unternehmungsgeist der Europamüden in den Vereinigten Staaten noch weite Gebiete offen standen. Eine so schwache Bevölkerung auf ein so ausgedehntes Gebiet verteilt konnte daher keinen sehr aufnahmefähigen Markt für Industrieprodukte bilden.

Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und dem spanischen Amerika lassen sich erst um 1791 herum nachweisen, während mit Brasilien schon gegen Ende des 16. Jahrhunderts Verbindungen angeknüpft wurden. Sie fallen noch unter die Zeit der spanischen Kolonialherrschaft und sind daher indirekt. Auch nach der Befreiung stieg der Schiffsverkehr zwischen Hamburg und dem La Plata nur sehr langsam und war bis zur Gründung des Deutschen Reiches durchaus unregelmässig und episodenhaft. Die deutsche Kleinstaaterei, das Fehlen einer einheitlichen Flagge, war hier, wie überall ein Nachteil. Versuche, von Hamburg aus einen regelmässigen Schiffsverkehr nach dem La Plata einzurichten, wurden zwar öfters gemacht, hatten aber keinen dauernden Erfolg. Die in den fünfziger Jahren gegründete „Hamburg-Brasilianische Dampfschiffahrtsgesellschaft“, die auch die Errichtung einer Zweiglinie nach Argentinien beabsichtigte, musste nach wenigen Jahren des Bestehens wieder aufgelöst werden, und erst die 1871 gegründete „Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesell-

schaft“, heute eine der bestfundierten Reedereien Deutschlands, erwies sich von Anfang an als lebensfähig. Es sei daher im ersten Abschnitt dieser Abhandlung die hamburgische Schiffahrt nach dem La Plata von den ersten Anfängen bis zur Gründung des Deutschen Reiches dargestellt, soweit das bei den mangelhaften Quellen möglich ist.

An dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung nach 1871 nahm auch die Schiffahrt vollen Anteil. Ihrer Entwicklung bis zum Ende des Jahrhunderts, das mit dem Eintritt der „Hamburg-Amerika-Linie“ in die Südamerikafahrt schweren Konkurrenzkämpfen ein Ende setzte, sowie der Zunahme des Handelsverkehrs sei der zweite Abschnitt gewidmet. Im dritten Abschnitt endlich mag der weitere Aufstieg bis zum Stande vor dem Kriege, die wesentlichen Faktoren, die dieses Wachstum ermöglichten und förderten, der Passagier- und Warenverkehr, die Zunahme des Handels und der gegenseitigen Beziehungen zwischen Deutschland und den La-Plata-Staaten, die Durchführung des Kartellierungsgedanken usw. geschildert werden.

Der Krieg hat fast die gesamte deutsche Schiffahrt lahmgelegt, und wer seit dem Beginn des gewaltigen Völkerkampfes in Hamburg weilte, konnte dort ein seltsames Bild gewahren: den feiernden Hafen. Wo früher täglich zahlreiche Schiffe mit Reisenden und Waren aus allen Erdteilen ankamen, wo Fähren und Kähne aller Arten die schmutzigen Wasser der

Elbe durchschnitten, herrscht Ruhe, eine Ruhe, die nur unterbrochen wird durch das ewige Hämmern und Klopfen auf den Werften.

Schwere Wunden hat der Krieg dem deutschen Schiffsgewerbe geschlagen, und alle möglichen Konkurrenten suchen die deutsche Industrie aus den überseeischen Märkten zu verdrängen. Es hält schwer, an einen dauernden Erfolg dieser Bemühungen zu glauben. Gerade in Argentinien sind die deutschen Interessen und angelegten Kapitalien sehr bedeutend, wenn sie auch einen Vergleich mit England nicht aushalten. Aber den guten Ruf deutscher Industrieprodukte vermag kein Krieg zu untergraben; ein Sieg wird das Vertrauen in germanische Tüchtigkeit erheblich stärken.

So sei es mir gestattet, die Hoffnung auszusprechen, dass im kommenden friedlichen Wettbewerb der Völker Deutschland seine in langjähriger, zielbewusster Arbeit errungene Stellung auf den Weltmärkten, besonders aber im argentinischen Wirtschaftsleben, weiter ausbauen und festigen möge.

I. Abschnitt.

Die Entwicklung der hamburgischen Schiffahrt nach dem La Plata bis 1871.

Eine Schiffahrt im heutigen Sinne einer regelmässigen Verbindung verschiedener Häfen existiert eigentlich erst seit dem Aufkommen des Dampfschiffs. Wohl bestanden schon vorher Segelpaketlinien, aber die Ankünfte und Abfahrten der einzelnen Schiffe vollzogen sich bei der Abhängigkeit von äusseren Einflüssen sehr ungenau, und auch dieser Schiffsverkehr fand sich lange Zeit hindurch nur auf der belebtesten Strasse des Weltverkehrs, dem Nordatlantic. Vorher waren neben den Reedern oft grosse Handelshäuser zugleich Besitzer von Schiffen, die sie je nach Bedarf befrachteten und nach ihren Absatzmärkten sandten. Wir finden daher bis in die 1830er Jahre unter hamburgischer Flagge wohl einzelne Expeditionen, aber keine Linienschiffahrt, wie denn überhaupt die deutsche Schiffahrt noch während des ersten Drittels des 19. Jahrhunderts durchaus unentwickelt und unbedeutend war.

Einer gedeihlichen Entwicklung standen mancherlei Hindernisse im Wege: Massnahmen einzelner Länder zum Schutze des eigenen Handels, die bis zur Ausschliessung fremder Flaggen gingen, unterschied-

liche Behandlung fremder Flaggen, die gerade Staatswesen wie die Hansestädte bei dem Mangel politischer Macht nicht mit wirksamen Abwehrmassregeln beantworten konnten, Piraterie in einzelnen Gegenden der Welt usw.

Spanien suchte seit dem Ausgang des 16. Jahrhunderts alle Fremden aus dem Handel mit seinen Kolonien auszuschliessen und erlaubte auch seinen eigenen Untertanen diesen Handel nur von wenigen Häfen aus. Der Handel mit dem Gebiete, das heute die argentinische Republik bildet, war ausserordentlich erschwert. Die zur Ausfuhr bestimmten Waren mussten über den ganzen Erdteil bis nach Callao gebracht werden, von wo aus sie zu Schiff Panamá erreichten, um dann wieder zu Land über den Isthmus und von Puerto Bello aus zur See Sevilla zu erreichen; der gleiche Weg war auch umgekehrt für die Einfuhr vorgeschrieben [1]). Erst von 1765—1788 wurde allmählich allen Spaniern und von vielen spanischen Häfen aus der Handel nach den spanisch-amerikanischen Kolonien freigegeben [2]). Nicht sehr lang

1) Martinez und Lewandowski: Argentinien im zwangigsten Jahrhundert, Gotha 1912, a. a. O. S. XX. (Einleitung.)

2) Allerdings erleichterte die grosse Ausdehnung und Einsamkeit der Küsten Argentiniens den Schleichhandel derart, dass englische, holländische und portugiesische Schmuggler herbeikamen, um ihre Waren gegen die Häute der wilden Viehherden einzutauschen. Dieser illegitime Handel machte Buenos Aires schon frühzeitig zum grossen Handelsplatz, hauptsächlich für Viehzuchterzeugnisse.

darauf fanden sich die ersten hamburgischen Schiffe, die natürlich über Spanien segeln mussten, am La Plata ein. Für diesen ältesten Handelsverkehr zwischen Hamburg und den spanisch-amerikanischen Kolonien sind wir ausschliesslich auf die verdienstvollen Forschungen Baaschs angewiesen[1]). Nach dessen Untersuchungen kam 1791 zum ersten Male ein Schiff aus Barcelona und Montevideo in Hamburg an. Eine Reihe von Jahren verstrich, ohne dass eine weitere Ankunft aus jenen Gewässern zu verzeichnen gewesen wäre. Erst 1797 langte wieder ein Schiff aus Montevideo an. Auch in den darauffolgenden Jahren kann man nicht von einer Zunahme sprechen. In Hamburg kamen an:

1799	aus Montevideo	2 Schiffe
1800	„ „	1 Schiff
1801	„ „	2 Schiffe
	vom La Plata	1 Schiff
1802	aus Buenos Aires	3 Schiffe
	„ Montevideo	2 Schiffe
1803	„ Buenos Aires	2 Schiffe
	„ Montevideo	2 Schiffe
1805	„ „	1 Schiff
1806	„ „	2 Schiffe
1809	„ „	1 Schiff.

1) Baasch, Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika; in Band 1 der hamburgischen Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerikas, Hamburg 1892, a. a. O. S. 10ff., S. 85ff.

Die Expeditionen nach dem übrigen spanischen Amerika, die 1806 an Zahl zunahmen, waren meist sehr unvorteilhaft, da jene Gegenden mit deutschen Produkten überfüllt waren und die deutschen Befrachter bei sehr hohen Einfuhrzöllen noch die Konkurrenz der Nordamerikaner schwer zu fühlen hatten. Die auch relativ geringe Bedeutung des Schiffsverkehrs mit dem La Plata ersieht man daraus, dass z. B. 1809 aus Nordamerika 117 Schiffe[1]) in Hamburg ankamen. Der Verkehr mit Brasilien war ebenfalls von jeher lebhafter als mit dem spanischen Amerika. Schon 1580 kamen 11 Schiffe von Brasilien in Hamburg an. Diese Zahl sank allerdings sehr rasch und aus den Schiffsbüchern verschwindet die Brasilfahrt nach 1602, um erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts einen lebhafteren Aufschwung zu nehmen[2]).

Die Nachricht von der Empörung der spanisch-amerikanischen Kolonien wurde in Hamburg mit grossem Interesse aufgenommen. Man rüstete sich frühzeitig, direkte Verbindungen anzuknüpfen und plante die ersten Expeditionen nach Buenos Aires, wo die Emanzipation sich nach 1814 am hartnäckigsten behauptete. Spanien protestierte aber sofort, während der spanische Ministerresident zugleich darauf aufmerksam machte, dass noch immer das Gesetz bestände, nach dem nur aus den spanischen Häfen

1) Allerdings war diese Rekordzahl eine. Folge der damaligen kriegerischen Ereignisse, und daher nur vorübergehend.

2) Baasch, a. a. O. S. 10ff.

Waren nach den spanisch-amerikanischen Kolonien verschickt werden dürften. Der Senat gab nach und verbot direkte Expeditionen nach Buenos Aires und Montevideo. Hier zeigte sich die Bedeutung politischer Macht für die Schiffahrt, denn England, Holland und Amerika liessen sich durch spanische Reklamationen in ihrem Handel nicht beeinträchtigen.

Der Verkehr mit dem La Plata hatte daher in diesen Jahren keine Zunahme aufzuweisen. Es kamen in Hamburg an:

1815 aus Montevideo . . . . 1 Schiff
1816 vom La Plata . . . . . 3 Schiffe
1817 „ „ . . . . . 1 Schiff
1818 „ „ . . . . . 2 Schiffe[1]).

Wie viele Schiffe damals nach jenen Gegenden gegangen sind, ist nicht festzustellen. Es fanden aber mehrfach solche Expeditionen statt, sodass der spanische Vertreter 1817 wieder Beschwerde führte. Er beantragte das Verbot der Ausfuhr von Waffen und Munition nach ganz Amerika, indem er sich darauf berief, dass im nordamerikanischen Unabhängigkeitskriege dasselbe stattgefunden habe. Der Senat ging aber nicht so weit, und verbot lediglich die Ausfuhr von Waffen und Munition nach dem spanischen Amerika.

Die Aussichten Spaniens auf Wiedereroberung seiner Kolonien wurden immer ungünstiger, zumal die Vereinigten Staaten dem Emanzipationskampfe volle Sympathie entgegenbrachten, in der Annahme,

1) Baasch, a. a. O. S. 39.

dass die neuen Freistaaten sich zu einer Domäne ihrer Industrie und ihres Handels entwickeln würden. So wurde die Hoffnung auf eine baldige Freigebung der Fahrt immer lebhafter. 1819 kamen vom La Plata schon 7 Schiffe an, im Vergleich zu früheren Jahren immerhin ein Fortschritt.

Die Anerkennung der Unabhängigkeit der südamerikanischen Republiken durch die Vereinigten Staaten im Jahre 1822 war ein Ereignis von höchster Bedeutung für die weitere Entwicklung des argentinischen Handels, das auch in Hamburg gebührend gewürdigt wurde. In einem Schreiben an den Senat vom 26. Juni 1822 zeigt sich der Enthusiasmus der Hamburger Börse: „Es tritt eine neue Epoche in der Handelsgeschichte ein, gleich der, wie Amerika entdeckt und der Weg um Afrika gefunden ward. Die alte Handelspolitik stürzt. Es sind neue Ansichten, die sich Bahn brechen, durch den Gang der veränderten Zeiten.“

Von der Entdeckung Amerikas hatten die damals herrschenden Seemächte fast allein Vorteil gehabt. Für Hamburg war daher das Ende spanischer Herrschaft in Südamerika viel wichtiger als es die Entdeckung der neuen Welt gewesen, und es ist begreiflich, wenn der Präses M. J. Haller vor dem versammelten „Ehrbaren Kaufmann“ das Hauptereignis des Jahres in die Worte zusammenfasste: „Hamburg hat Kolonien erhalten.“

Trotzdem wartete Hamburg mit der förmlichen Anerkennung das Vorgehen der grösseren Kontinental-

mächte ab. Dagegen trat der Senat schon in demselben Jahre mit dem Londoner Agenten der emanzipierten Staaten inoffiziell in Verbindung. Erst nachdem 1825 Mexiko und Columbia von England anerkannt waren, stellte der Hamburger Senat in Columbia und Buenos Aires Handelsagenten an. Zu der Errichtung wirklicher Konsulate konnte man sich noch nicht entschliessen.

Die optimistischen Hoffnungen auf einen regeren Handelsverkehr mit Argentinien gingen zunächst noch nicht in Erfüllung. Der indirekte Handel mit den spanischen Kolonien über Spanien war in den letzten Jahren beinahe eingeschlafen. Das Verlorene konnte nun auf direktem Wege wieder eingebracht werden, und die Kommerzdeputation mahnte zur Eile. Aber nach einigen wenig gewinnbringenden Expeditionen zeigte es sich, dass die mangelnde staatliche Festigung Argentieniens und Uruguays, sowie die Unkenntnisse der Bedürfnisse des dortigen Marktes, Hindernisse von nicht zu unterschätzender Bedeutung waren. Die Bevölkerung Argentiniens war noch ausserordentlich dünn. 1861, also 35 Jahre später, wurde sie erst auf 1 375 000 Einw. geschätzt; dabei war sie seit dem Beginn des Jahrhunderts auf beinahe das Fünffache gestiegen.

Dennoch hob sich der Verkehr mit Buenos Aires und Montevideo mit der Zeit. Da keine Differentialzölle erhoben wurden, konkurrierten deutsche Waren und Schiffe erfolgreich mit anderen Nationen[1]). Nach

1) Peters, Die Entwickelung der deutschen Reederei seit Beginn dieses Jahrhunderts, Jena 1899 und 1905, S. 159.

der hamburgischen Statistik[1]) gingen nach den La-Plata-Staaten ab:

1825	8 Schiffe
1830	3 „
1835	9 „

Von 1841 an hob sich der ausgehende Verkehr beträchtlich. Es wurden im Jahresdurchschnitt expediert:

Von 1841—45	21 Schiffe
„ 1846—50	19 „
„ 1851—60	50 „

Gleichermassen hatte die Ausfuhr dorthin, 1837—38 nur etwas über eine halbe Million M. Bco., erheblich zugenommen und betrug 1845—49 1,1 Million M. Bco. durchschnittlich. 1855 betrug der Wert der argentinischen Einfuhr in Hamburg 1 Million M. Bco., hauptsächlich gesalzene Häute und Wolle. Die Ausfuhr im gleichen Jahre war mit 3,8 Millionen M. Bco. erheblich höher[2]). Im Durchschnitt der Jahre 1851—60 stellte sich die Einfuhr Hamburgs vom La Plata etwas über 1 1/4 Million M., sank aber im folgenden Jahrzehnt auf 1,1 Million M.[3]).

Brasilien war für den hamburgischen Handel viel wichtiger. Der Hauptgrund, dass Argentinien weniger Bedeutung für die hamburgische Schiffahrt

1) Hamburgs Handel und Schiffahrt, Statistische Tabellen, herausgegeben vom Handelsstatistischen Amt.

2) Siehe Anmerkung 1 Seite 18.

3) Peters, a. a. O. S. 159.

hatte, lag darin, dass Deutschland wie Argentinien noch Agrarstaat war. Dennoch war der Unternehmungsgeist der Reeder auch da tätig, wo die Schiffahrt nicht durch Eigenhandel unterstützt wurde. Die hamburgische Reederei vermittelte vielfach den Transport von Salz aus Portugal nach den La-Plata-Häfen. So kamen 1844 72 hamburgische Schiffe am La Plata an, die solche Zwischenfahrten gemacht hatten.

Schwierigkeiten auf politischem Gebiete stellten sich der Schiffahrt entgegen. Von 1838—40 wurde Buenos Aires von einem französischen Geschwader blockiert und der Verkehr konnte nur über Montevideo aufrecht erhalten werden[1]). Die sieben Jahre (1853—60) währende nationale Spaltung Argentiniens in zwei politisch getrennte Staaten, die Konföderation mit der Hauptstadt Paraná und Buenos Aires, wirkte lähmend auf die Schiffahrt ein, weil beide Staaten sich gegenseitig zu schaden suchten. 1855 erliess die Konföderation ein Gesetz, wonach alle Einfuhrartikel, die nicht direkt nach den Häfen der Konföderation kämen, einen Zuschlagszoll von 18% zu zahlen hatten. Buenos Aires antwortete mit Repressalien, und Argentinien dehnte diese Differentialpolitik auch auf die Ausfuhr nach Buenos Aires und Montevideo aus, während Schiffe, die in Rosario oder anderen argentinischen Häfen luden, keine anderen

1) Frankenberg, Das erste Jahrhundert nationaler Freiheit, Buenos Aires 1910, S. 27.

als die bis dahin üblichen Ausfuhrzölle zu entrichten hatten. Bei allem diesem berücksichtigte man aber nicht die mangelhafte Schiffbarkeit des Paraná und übersah auch die Bedeutung, die Buenos Aires und Montevideo als natürliche Häfen und Haupthandelsplätze am La Plata hatten[1]). Diese Vorteile konnten nur auf Kosten des argentinischen Handels bekämpft werden und daran konnte auch der Handels- und Schiffahrtsvertrag, den der Präsident der Konföderation 1859 mit Preussen und den Ländern des Zollvereins abgeschlossen hatte, nichts ändern[2]).

Trotz dieser durch die politische Lage hervorgerufenen Widerwärtigkeiten konnte der natürliche Aufschwung, den die La-Plata-Staaten nehmen mussten, nicht behindert werden, und die Zahl der von 1851—60 von Hamburg dorthin abgegangenen Schiffe hatte daher eine ansehnliche Zunahme erfahren, die sich im folgenden Jahrzehnt auf 60 Schiffe im Jahresdurchschnitt steigerte. Die Zahl der in den Häfen des La Plata ankommenden hamburgischen Schiffe war natürlich wesentlich höher, da, wie schon erwähnt, die hamburgischen Reeder vielfach den Zwischenhandel besorgten.

In umgekehrter Richtung war der direkte Verkehr unbedeutend. Die Statistik ist aber bis 1908 deshalb ungenau, weil in Fällen, wo das Schiff mehrere Länder berührt, von den Küstenstrecken nur diejenige an-

1) Peters, a. a. O. S. 131 ff.
2) Frankenberg, a. a. O. S. 29.

geschrieben wird, in der es die Hauptladung eingenommen oder gelöscht hat. Zahlreiche Schiffe fuhren aus Mangel an genügender Rückladung nach Brasilien, nahmen dort die Hauptladung ein und wurden dann in der hamburgischen Statistik als aus Brasilien kommend angeführt.

Es kamen im Jahresdurchschnitt direkt vom La Plata an:

1841—45	6 Schiffe
1846—50	7 „
1851—60	7 „
1861—70	7 „ [1]

Die Zahl der indirekt, d. h. nur mit einem Teil argentinischer Ladung angekommenen Schiffe ist nicht festzustellen.

Der Mangel an Rückladung und der Umstand, dass eine grosse Anzahl Schiffe aus Mangel an Ladung für die Ausreise nach dem La Plata Steinkohlen oder Salz fahren mussten, machte es erklärlich, dass eine regelmässige Schiffsverbindung mit Argentinien und Uruguay viel schwieriger als mit Brasilien herzustellen war[2]).

Die erste Segelpaketlinie nach Montevideo und Buenos Aires wurde 1855 von der neugegründeten „La-Plata-Paketfahrtgesellschaft“ eingerichtet. Es fanden 1855 vierzehn, 1856 fünfzehn Expeditionen statt, im Jahre 1858 ging aber diese Linie ein. Im Interesse

1) Hamburgs Handel und Schiffahrt.
2) Peters, a. a. O. S. 132 ff.

des aufblühenden Verkehrs mit den La-Plata-Ländern war dies zu beklagen. Die Einfuhren von dort sanken von 1 ½ Millionen M. Bco. in 1857 auf 369 670 M. Bco. in 1858, stiegen dann wieder, fielen aber 1861 auf 291720 M. Bco. Selbstverständlich ist dieser Rückgang nicht einzig dem Aufhören der regelmässigen Schiffsverbindung zuzuschreiben; für den argentinischen Markt zeigte sich überhaupt in Hamburg damals nur geringes Verständnis und Interesse[1]).

Spätere regelmässige Linien nach dem La Plata, die hier gleich erwähnt seien, wie die 1866—68 von C. A. Herwig und die 1867—68 von J. Ferd. Nagel eingerichteten, sind wegen der kurzen Dauer von geringerer Bedeutung für die Ausdehnung des Geschäfts mit jenen Staaten gewesen.

Dass es in diesem Verkehr nicht zu einer Segelpaketfahrt von längerem Bestande gekommen, wurde in den 60er Jahren vielfach bedauert; im Frühjahr 1866 wies der hamburgische Konsul in Buenos Aires auf die für das hamburgische Speditionsgeschäft notwendige Einrichtung regelmässiger Segelpaketlinien mit schnellsegelnden Schiffen hin: „Der Import von Kaufmannsgütern mit Schiffen nimmt jährlich ab, da die dort anlegenden Schiffe in der Regel sehr langsam fahren und meist keine besonderen Segler sind[2]).“

Die erste regelmässige Dampferlinie nach Südamerika war schon im Jahre 1855 gegründet worden.

1) Baasch, a. a. O. S. 235 und 236.
2) Baasch, a. a. O. S. 236.

Es war die „Hamburg-Brasilianische Dampfschiffahrtsgesellschaft", die aber schon nach kurzer Zeit ein unrühmliches Ende fand. Sie mag hier erwähnt werden, da sie als erster Vorläufer der „Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft" aufzufassen ist und im Jahre 1857 eine Zweiglinie nach Buenos Aires ins Auge gefasst hatte. Mit 3 Dampfern nahm die Gesellschaft ihre Fahrten teils von England, teils von Hamburg auf[1]). 1857 führte sie 7 Fahrten nach Brasilien aus, die ein schlechtes Resultat ergaben. Ende desselben Jahres standen die Aktien von 1000 M. Bco. zu 530[2]). Zu gleicher Zeit waren Dampfschiffahrtslinien von Genua, Marseille, Havre, Lissabon, Antwerpen und England nach Brasilien eröffnet worden. Die Frachten waren denkbar niedrig, und infolge einer Handelskrisis, der Abnahme des Handelsverkehrs und dem Ausbleiben der Auswanderung, musste die Gesellschaft 1858 ihren Konkurs anmelden.

Der Misserfolg dieses Unternehmens liess für eine Reihe von Jahren weitere Versuche einer regelmässigen Dampferverbindung mit Südamerika nicht aufkommen. An der Tatsache, dass die Geringfügigkeit des überseeischen Geschäfts der Bedeutung Hamburgs nicht entsprach, hatte er aber nichts geändert. Während die Verbindung mit den Vereinigten Staaten

1) Behrens, Grundlagen und Entwickelung der regelmässigen deutschen Schiffahrt nach Südamerika, Halle a. S. 1905, S. 123.

2) Peters a. a. O. S. 142.

allen Ansprüchen genügte, liess der direkte Verkehr nach anderen Richtungen recht viel, zum Teil sogar alles zu wünschen übrig, und diese Ueberzeugung führte zu scharfen Erörterungen in der Tagespresse, die sich durch das ganze Jahr 1869 bis in 1870 ausdehnten. Eine lebhafte Bewegung zur Vermehrung der Dampferlinien erhob sich in Hamburg, den letzten massgebenden Anstoss zu einer gründlichen Umwälzung gab aber doch der Krieg 1870/71 und der darauf folgende allgemeine ökonomische Aufschwung des neugegründeten Deutschen Reiches. Er führte zu der Gründung des „Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft"[1]), deren Entwicklung von kleinsten Anfängen zu der bedeutenden Stellung einer der grössten Reedereien der Welt uns im nächsten Abschnitt beschäftigen wird. Die Gesellschaft, die aus den mit der „Hamburg-Brasilianischen Dampfschiffahrtsgesellschaft" gemachten Erfahrungen reichen Nutzen ziehen konnte, war nicht eigentlich eine vollständig neue Gründung. Vielmehr ist sie als Fortsetzung der 1869 eingerichteten „Regelmässigen direkten Dampfschifffahrt zwischen Hamburg, Rio de Janeiro und Santos" aufzufassen. August Bolten, einer der tüchtigsten und unternehmendsten Hamburger Schiffsmakler, hinter

1) Im folgenden wird statt des ganzen Namens die Abkürzung „H.S.D.G." gebraucht werden, ebenso später für „Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktiengesellschaft" oder, wie sie neuerdings genannt wird: „Hamburg-Amerika-Linie", HAPAG.

dem eine Anzahl Firmen ersten Ranges standen, war vor dem Publikum als Unternehmer genannt. Mit drei Schiffen, von denen zwei unter englischer, das dritte unter norddeutscher Flagge fuhren, wurden monatliche Fahrten unternommen. Man ging also, durch die Erfahrungen von 1858 gewitzigt, recht vorsichtig zu Werke, und der Erfolg blieb nicht aus. Eine Verbindung mit Buenos Aires wurde nicht unterhalten, doch ist das Unternehmen in der Geschichte der hamburgischen Schiffahrt nach dem La Plata insofern von Bedeutung, als auf Grund der Erfahrungen, die auf dieser Linie drei Jahre hindurch gemacht wurden, 1871 die H.S.D.G. zustande kam.

Damit fand die Zeit misslungener Versuche auf dem Gebiete der südamerikanischen Linienschiffahrt ihren endgültigen Abschluss. Das Deutsche Reich, dessen ökonomische und industrielle Kräfte sich jetzt mächtig entfalteten, konnte als geschlossenes Wirtschaftsgebiet der Schiffahrt der Hansestädte eine ganz andere Unterlage geben, als die vordem getrennten Bundesstaaten. Erst jetzt konnte man von einem „anderen Schwung", der 1822 in dem oben erwähnten Schreiben an den Senat begeistert gerühmt worden war, sprechen. Die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und den La-Plata-Staaten erfuhren eine ausserordentliche Steigerung. Die deutschen Interessen am La Plata wuchsen und deutsche Tüchtigkeit konnte sich im freien Wettbewerb mit anderen Völkern erfolgreich messen. Zu den wenigen Deutschen,

die als Pioniere deutscher Art den Handel mit dem alten Vaterlande nachhaltig gefördert hatten, gesellte sich jährlich eine zunächst noch minimale Anzahl ausgewanderter Stammesgenossen. Mehr als anderswo hat hier das Deutschtum seine Kraft bewiesen. Es ist nicht unsere Aufgabe, diese den deutschen Handel fördernden Faktoren eingehender zu untersuchen, aber gelegentlich soll in den nächsten Abschnitten davon die Rede sein. Vor der Reichsgründung kam dieser Umstand der deutschen Schiffahrt nicht in dem Masse zu statten.

Die, abgesehen von wenigen Rückschlägen, im grossen und ganzen stetige Entwicklung der H.S.D.G. zum Grossbetriebe soll im nächsten Abschnitte Gegenstand unserer Darstellung sein.

II. Abschnitt.

Die Gründung der „H.S.D.G." und die Entwicklung der Schiffahrts- und Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und dem La Plata bis zum Eintritt der „HAPAG" in die Südamerikafahrt[1]).

Die technischen Errungenschaften neuester Zeit haben auf dem Lande, wie auf dem Wasser, neue Verkehrsmittel geschaffen. Das Segelschiff, die jahrhundertelange Beherrscherin des Meeres, konnte den Kampf mit dem Dampfschiff wohl eine Zeit lang aufnehmen, doch entschied er sich immer mehr zu seinen Ungunsten. Wie auf der belebtesten Strasse des Weltverkehrs, dem Nordatlantic, ist es heute auch aus der La-Plata-Fahrt ausgeschieden, während es nach der Westküste Südamerikas noch immer seinen Platz hat behaupten können. Erst in der Mitte der 80er Jahre gewann die Dampfschiffahrt das Uebergewicht in der Fahrt nach dem La Plata.

1) Die Literatur, die für diesen und den nächsten Abschnitt benutzt werden konnte, ist gering und nicht sehr eingehend. Ich war daher im wesentlichen auf Statistiken angewiesen. Wo nicht ausdrücklich anders zitiert ist, bildeten die hamburgische, bremische und Reichsstatistik und das Tabellenwerk der H.S.D.G.: „Simmig, Die H.S.D.G. von 1871—1911, Hamburg 1911", sowie Jahresberichte die Hauptunterlage.

Den Vorteilen in Geschwindigkeit und Unabhängigkeit von Wind und Wetter standen grosse Nachteile in der Höhe der Betriebskosten gegenüber. Die Dampfschiffe waren noch Mitte des vorigen Jahrhunderts bis in die 70er Jahre hinein technisch unvollkommen, der Kohlenverbrauch zu hoch, der Tonnengehalt zu gering, und das mag für das Scheitern der „Hamburg-Brasilianischen Dampfschiffahrtsgesellschaft" auch ein Grund gewesen sein.

Diese Schwierigkeiten wurden mit der Zeit überwunden und der Boltensche Versuch bewies die guten Rentabilitätsaussichten einer Südamerikalinie. Eine private Reederei konnte auf die Dauer den Anforderungen eines wachsenden Verkehrs und den mit dem ökonomischen Aufschwung der jungen Staaten zusammenhängenden Ausdehnungsmöglichkeiten nicht gerecht werden. Einsichtige Männer waren sich darüber klar, und so wurde am 4. November 1871 von den Vertretern bedeutender Hamburger Firmen unter Führung von Heinrich Amsinck, C. Woermann und F. Laeiz die H.S.D.G. mit einem Kapital von $1\,^1/_4$ Million Talern, verteilt auf 5000 Aktien zu 250 Talern, errichtet. Bei der öffentlichen Subskription zur Gründung der Linie hatte sich eine bedeutende Ueberzeichnung herausgestellt, sodass Amsinck in der konstituierenden Versammlung als Vorsitzender erwähnen konnte, „dass noch niemals in unserer Stadt ein neues Unternehmen solche Zustimmung gefunden habe, wie das gegenwärtige". Zur Leitung

wurden nach damaliger Sitte nicht Einzelpersonen, sondern 7 Firmen in den Vorstand, dem u. a. auch August Bolten angehörte, und 3 in den Aufsichtsrat berufen. Tatsächlich war aber Heinrich Amsinck die Seele der Leitung und ist es bis zu seinem Tode geblieben[1]).

Die Gesellschaft übernahm die drei Dampfer der Boltenschen Linie, mit denen unter Zuhilfenahme einer gecharterten Dampfers zunächst einmal monatlich nach Brasilien und dem La Plata gefahren wurde. Der Plan eines direkten Verkehrs nach Buenos Aires wurde zwar gleich am Anfang erwogen, konnte aber noch nicht ausgeführt werden. Die Geschäftslage in Argentinien und Uruguay war damals nichts weniger als glänzend, sodass die Erträgnisse der La-Plata-Fahrt keinen Gewinn brachten.

Trotzdem 1872 nur 2%, 1873 und 1874 aber gar keine Dividende ausgeschüttet werden konnte, wurde die Flotte der Gessellschaft vergrössert. Die drei Dampfer von zusammen 2738 Netto-Registertons, mit denen die Gesellschaft begonnen hatte, wurden 1872 um einen vermehrt, sodass der Tonnengehalt 4251 R.T. betrug. Im folgenden Jahre stieg die Flotte auf 6 Schiffe mit 10813 R.T., die 15 Reisen ausführten. (1872: 9.)

Dass die neue Reederei trotz der anfänglich schlechten Ergebnisse einem Bedürfnisse entsprach, bewies die hamburgische Statistik. Während von

1) Behrens, a. a. O. S. 129 und 130.

1861—70 durchschnittlich für 1,1 Million M. Waren jährlich aus Argentinien und Uruguay eingeführt wurden, wuchs diese Einfuhr von 1871–80 auf 7,8 Millionen M. An dieser Zunahme hatte die H.S.D.G. zweifellos ein nicht geringes Verdienst.

Eine weitere Vermehrung der Flotte fand durch einige Jahre bis 1877 nicht statt. 1875 konnte nach reichlichen Abschreibungen eine Dividende von 5% verteilt werden, und selbst der scharfe Konkurrenzkampf, den der Norddeutsche Lloyd herbeiführte, indem er in demselben Jahre über Antwerpen von Bremen aus monatliche Fahrten nach Brasilien und dem La Plata einrichtete, tat den weiteren günstigen Abschlüssen der H.S.D.G. keinen Abbruch. Die Dividende bewegte sich in den folgenden Jahren bis 1881 stets in steigender Richtung. Es wurden verteilt:

1876 . . .	5½%	1879	10%
1877 . . .	5½ „	1880	12 „
1878 . . .	8 „	1881	18 „

Der Konkurrenzkampf mit dem Lloyd, der sich hauptsächlich im Frachtgeschäft äusserte, hatte die Wirkung, manche Artikel, die sonst mit Segelschiffen befördert wurden, für die Dampfschiffahrt heranzuziehen. Die Personenbeförderung nahm zu, besonders infolge der von 1877—79 stattfindenden Auswanderung deutscher Mennoniten aus Russland. 1873 wurden 3027 Personen befördert, 1878 waren es 7075. Die Flotte der Gesellschaft wurde weiter ausgebaut. 1877 zählte sie 7 Schiffe mit 13086 R.T., 1878

9 Schiffe mit 15686 R.T. Damit war die Möglichkeit gegeben, eine direkte Verbindung mit dem La Plata herzustellen. Das war um so notwendiger, als der Lloyd bereits 1878 eine direkte La-Plata-Linie eröffnet hatte, die mit Erfolg bemüht war, den deutschen Handel mit Argentinien über Bremen zu leiten. Den raschen Aufschwung der argentinischen Einfuhr in Bremen mag die folgende Tabelle beleuchten:

1875 . .	1743541 M.	1879 . .	6070274 M.
1876 . .	2706176 „	1880 . .	17267060 „
1877 . .	3999165 „	1881 . .	20276764 „
1878 . .	3590149 „	1882 . .	19379202 „

Auch die Ausfuhr zeigte eine ausserordentliche Zunahme:

1875 . .	544559 M.	1879 . .	3897170 M.
1876 . .	1223519 „	1880 . .	4398424 „
1877 . .	3745738 „	1881 . .	8746431 „
1878 . .	2374192 „	1882 . .	8737929 „

Die Einrichtung der zunächst monatlichen Fahrten nach dem La Plata muss in der Entwicklung der Hamburg-südamerikanischen Beziehungen als ein wichtiger Fortschritt bezeichnet werden. Die H.S.D.G. brauchte die meistens verlustbringenden Charterdampfer nur noch selten zu Hilfe zu nehmen, und war in der Lage, die 14tägigen Expeditionen nach Brasilien, und von 1881 an auch nach Argentinien, mit eigenen Schiffen zu bewerkstelligen. Von 1888 an fuhren die Hamburger Dampfer viermal monatlich direkt nach den Häfen des La Plata. Das war natür-

lich nur mit einer grösseren Flotte möglich, und diese war in stetigem Ausbau geschaffen worden. Sie zählte:

1881	11	Schiffe	mit	19448	R.T.
1882	12	„	„	21437	„
1883	15	„	„	27454	„
1884	16	„	„	29431	„
1885	16	„	„	29929	„
1886	19	„	„	36496	„
1887	21	„	„	41378	„
1888	23	„	„	47133	„
1889	25	„	„	52383	„
1890	27	„	„	59425	„

Die Zahl der ausgeführten Reisen stieg von 36 im Jahre 1880 auf 104 1890. An der Personenbeförderung hatte die Auswanderung über Hamburg nur einen ganz geringen Anteil. Während nach den Vereinigten Staaten die Zahl der Auswanderer über Hamburg 1881 und 1882 100000 weit überschritt, vermochte sie im Laufe von 15 Jahren, d. h. von 1871—86, nach Argentinien kaum das erste Tausend zu erreichen und schwankte meistens zwischen 150 bis 300. Nach Brasilien war sie höher, doch infolge der bekannten preussischen Ministerialverordnung war sie im Vergleich zu der Gesamtauswanderung ebenfalls unverhältnismässig klein.

So war die Gesellschaft gezwungen, sich am Passagierverkehr anderer Länder zu beteiligen. Für die Zwischendecksbeförderung kamen hauptsächlich die spanischen und portugiesischen Häfen in Betracht,

da die Auswanderung dieser Staaten nach der Ostküste Südamerikas ständig anschwoll. Das kommt auch in den Beförderungsziffern für das Jahrzehnt 1880—90 zum Ausdruck. Das Versiegen der Mennonitenauswanderung hatte 1879 einen merklichen Rückgang der Passagierbeförderung zur Folge gehabt. Sie belief sich:

1880 auf	5149	Personen		1886 auf	8222	Personen
1881 „	6794	„		1887 „	9053	„
1882 „	7390	„		1888 „	9298	„
1883 „	7401	„		1889 „	13838	„
1884 „	8516	„		1890 „	19696	„
1885 „	7333	„				

Mit der Rekordzahl von 1890 war eine Höhe erreicht, die erst nach 15 Jahren übertroffen werden sollte.

Das Hauptgeschäft der H.S.D.G. lag indessen nicht im Personentransport, sondern in der Frachtbeförderung, und die Erträgnisse dieses bedeutendsten Zweiges wurden hauptsächlich in der La-Plata-Fahrt durch mancherlei Umstände beeinflusst, vor allem durch die Konkurrenz auswärtiger oder deutscher Dampferlinien. Zu der Südamerikalinie des Lloyd gesellte sich von 1877—79 die englische Reederei Lamport and Holt, die schon seit 1865 eine Linie Liverpool-Brasilien bezw. La Plata hatte, und nun vorübergehend regelmässig Dampfer von Hamburg nach Bahia, Rio de Janeiro und Santos fahren liess. 1884 und 1885 expedierte der Lloyd eine Anzahl Schiffe von Hamburg aus. Die Frachten waren daher in diesen Jahren ausserordentlich gedrückt, und besonders das Jahr 1885 wurde allgemein als eines der schlechtesten bezeichnet. Die Frachten nach Brasilien und dem La Plata waren so niedrig, wie nie zuvor. Kaum hatte sich der Frachtenmarkt etwas erholt, da eröffnete 1887 die englische Firma Gellatly, Hankey, Sewell & Co. eine La-Plata-Linie von Hamburg aus, die sie bis 1890 aufrecht erhielt. Zu dieser fühlbaren Konkurrenz traten politische und wirtschaftliche Kalamitäten in Argentinien, die infolge einer unvernünftigen Finanzwirtschaft 1885 eine grosse Handels- und Bankkrisis hervorriefen. Die Regierung des Generals Roca sah sich genötigt, den Noten der Nationalbank auf zwei Jahre Zwangskurs zu verleihen, eine Massregel, die von seinem Nachfolger Juarez Celman um weitere zwei Jahre verlängert werden musste. 1886 hatte sich die Cholera in Argentinien verbreitet. Schlimmer noch wirkten die unheilvolle Vermehrung der Staatsschulden und ein Verschwendungssystem, dem ein so kapitalarmes, wenn auch aufstrebendes Land wie Argentinien nicht lange standzuhalten vermochte. 1890 brach eine grosse Finanzkrisis aus, die zur offenen Revolution und schliesslich zum Sturze des Präsidenten Juarez Celman führte. Zahlreiche Banken und Firmen wurden völlig ruiniert, und die Firma Baring Bros. & Co., London, die Hauptvermittlerin der argentinischen Finanzgeschäfte, sah sich zur Zahlungseinstellung gezwungen.

Trotz alledem kann von schlechten Jahresergebnissen der H.S.D.G. von 1882—90 nicht gesprochen werden. Ein Ausgleich wurde durch das brasilianische Geschäft erzielt. Wir finden hier dieselben Tendenzen, die sich bei der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd mit der wachsenden Ausdehnung bemerkbar machen, dass schlechte Ergebnisse auf einer Linie den Jahresabschluss nicht wesentlich zu ändern vermögen, da sich nur sehr selten auf den Hauptmärkten der Welt gleichzeitig und dauernd niedrige Frachten zeigen.

Eine Höhe von 18 %, wie 1881, hat die Dividende der H.S.D.G. nicht mehr aufzuweisen gehabt, doch ist sie auch in den folgenden Jahren als recht hoch zu bezeichnen. Sie betrug:

1882	14 %	1887	12 %
1883	8 „	1888	14 „
1884	5 1/2 „	1889	14 „
1885	12 „	1890	14 „
1886	10 „		

Die Aktien, die 1878 und 1879 mit einem Kurs von 83 bezw. 91 im Jahresdurchschnitt stark unter pari gestanden hatten, wurden mit Ausnahme des Jahres 1889 ständig weit höher als die der Hamburg-Amerika-Linie notiert. Von 1879 bis 1882 setzte mit einem Kurs von 118—220 im Jahresdurchschnitt eine starke Aufwärtsbewegung ein. Die weiteren Durchschnittskurse mag die folgende Tabelle darstellen:

1883	203	1888	216
1884	152	1889	143
1885	165	1890	149
1886	175	1891	192
1887	189	1892	176

Mit der stetigen Entwicklung der H.S.D.G. erfuhren auch die Hamburg-argentinischen Handelsbeziehungen eine erfreuliche Zunahme. Die Einfuhr aus Argentinien weist für jene Zeit die folgenden Ziffern auf:

1883	12 368 630 M.	1887	32 855 540 M.
1884	24 427 050 „	1888	38 799 560 „
1885	20 136 680 „	1889	37 346 060 „
1886	24 993 430 „	1890	38 231 160 „

Die Einfuhr aus Uruguay hat erst in neuester Zeit an Bedeutung gewonnen und zeigt seit Beginn dieses Jahrhunderts die Neigung einer stetigen Zunahme. Von 1884, wo sie ca. 4 1/2 Millionen M. betrug, sank sie zunächst, stieg dann 1888 auf 8 1/3 Millionen M., um sich 1890 wieder auf 6 Millionen M. zu vermindern.

Bremen und Hamburg rivalisierten im La-Plata-Geschäft eine Zeitlang mit wechselndem Erfolg, bis um 1890 herum Hamburg ein Uebergewicht erhielt, das sich im Laufe der Zeit immer mehr verstärkte. In der Ausfuhr wies Hamburg schon lange vorher höhere Zahlen auf. Die Gesamtausfuhr aus dem deutschen Zollgebiet nach den drei La-Plata-Staaten, Argentinien, Uruguay und Paraguay, nahm von

1880—89 erstaunlich zu. Für die erste Hälfte dieses Jahrzehntes lassen sich aber die Ziffern der Reichsstatistik mit denen Bremens nicht in Einklang bringen. Sie sind nämlich von Bremen nach Argentinien allein höher als von ganz Deutschland nach den drei La-Plata-Staaten zusammen. Nach der Reichsstatistik erhöhte sich diese Ausfuhr von 3 Millionen M. 1880 allmählich auf 12 Millionen M. 1886, geht dann aber sprungweise in die Höhe, nämlich von 20 3/4 Millionen M. 1887 in den beiden folgenden Jahren auf 43 1/4 Millionen M., bezw. 74 1/4 Millionen M. Von dieser letzten Zahl entfielen 60 1/2 Millionen M. auf Argentinien. Da Hamburg allein für dieses Jahr mit 61,6 Millionen M. eine höhere Ausfuhr aufweist, ist anzunehmen, dass die Ausfuhr aus dem Freihafengebiet, das ja Zollausland ist, mit inbegriffen ist. Diese Erklärung dürfte auch für Bremen gelten.

Die Einfuhr Deutschlands aus den La-Plata-Staaten war schon 1880 mit 25 Millionen M. recht bedeutend gewesen. Immerhin stieg sie im Laufe der Jahre auf 89,3 Millionen M., von denen 85,5 Millionen M. allein auf Argentinien entfielen. Das Jahr 1890, in dem in Argentinien, wie wir oben gesehen haben, trostlose wirtschaftliche Zustände herrschten, macht sich in der Statistik durch einen scharfen Rückgang des Handels und natürlich auch der Schiffahrt bemerkbar. Weniger zeigt sich dies in der Einfuhr, die von 85,5 Millionen M. 1889 mit 75,1 Millionen M. im Jahre 1890 immerhin nur um 10 Millionen M. abnahm.

Die Ausfuhr dagegen sank von 60,6 Millionen M. auf 26,1 Millionen M. und bewies damit die ausserordentlich geschwächte Kaufkraft des Landes.

Die Entwicklung der Linienschiffahrt nach dem La Plata spiegelt sich infolge der schon oben erwähnten Gründe (vergl. S. 21) nicht wieder. Wir finden da, dass mit Ausnahme der Jahre 1872, 1873 und 1880, in der Zeit von 1870—84 nur Segelschiffe vom La Plata in Hamburg ankamen und in umgekehrter Richtung ergibt sich ungefähr dasselbe Bild. Im rückkehrenden Verkehr gelingt es der Dampfschiffahrt erst 1892 die Segelschiffahrt, sowohl was die Zahl der Schiffe, als auch die Tonnage betrifft, dauernd zu überflügeln, ausgehend aber wird sie 1890 fast vollständig ausgeschaltet und hat sich bis zum heutigen Tage nicht mehr erholen können. In den letzten 20 Jahren hat die Zahl der nach dem La Plata gesandten Segelschiffe 9 nicht überschritten; der höchste Tonnengehalt betrug 1911 7759 R.T., bewegte sich aber in der übrigen Zeit erheblich darunter. Wie man sieht, ist dieser Zweig der Schiffahrt völlig bedeutungslos geworden. Rückkehrend nimmt die Segelschiffahrt von 1890 an einen ausserordentlichen Aufschwung und vermag um die Wende des Jahrhunderts recht stattliche Zahlen aufzuweisen. Dann aber vollzieht sich der Umschwung. Im Jahre 1900 kamen 60 Segelschiffe mit 52422 R.T. in Hamburg an, 1901 24 Schiffe mit 20985 R.T. und 1902 nur noch 7 Segler mit 5026 R.T.

Dass die Segelschiffahrt sich in der Fahrt nach Hamburg überhaupt so lange halten konnte, ist verschiedenen Umständen zuzuschreiben. Ihre Konkurrenzfähigkeit mit der Dampfschiffahrt war auf Massenartikel beschränkt. Hamburg exportiert in weitaus überwiegendem Masse Manufakturwaren, während sich Argentinien gerade um die Wende des Jahrhunderts zum Exporteur von Agrarprodukten grössten Stils entwickelte. Im ausgehenden Verkehr trat ihr Niedergang daher viel früher in die Erscheinung. Ferner war die in der Trampschiffahrt, d. h. in freier Fahrt beschäftigte Flotte, zwar in raschem Wachstum begriffen, hatte aber für den Hafen von Buenos Aires noch nicht die Bedeutung gewonnen, die ihr heute zukommt. Die Konkurrenz war noch nicht derart, dass Trampdampfer, deren Betriebskosten doch höher sind, als die der Segelschiffe, die Frachtraten, um nur Fracht zu erhalten, in solcher Weise drücken mussten, dass diese Fahrt für Segelschiffe einfach unrentabel wurde. Von diesen für den Hafen von Buenos Aires eigentümlichen Verhältnissen wird in der Folge noch öfters die Rede sein. So musste die Segelschiffahrt selbst für die Beförderung von Massenartikeln der Dampfschiffahrt weichen, besonders als mit der Beendigung der Kriege in China und Südafrika, die für Truppentransporte eine grosse Anzahl Dampfer beansprucht hatten, und mit dem Abschluss der Pariser Weltausstellung die Zahl der für die Trampschiffahrt verfügbaren Dampfschiffe gewaltig vermehrt wurde.

Damit haben wir die Segelschiffahrt bis heute verfolgt und eigentlich über die diesem Abschnitte gesteckten Grenzen hinausgegriffen. Da aber die in der Linienschiffahrt berechtigte Trennung für die Segelschiffahrt willkürlich gewesen wäre, schien es zweckmässiger, ihre Darstellung gleich abzuschliessen. Wir wenden uns nun wieder der gesamten Schiffahrt zu.

Sowohl im ausgehenden, wie im rückkehrenden Verkehr waren die Zahl und der Tonnengehalt der Schiffe im Jahrzehnt 1880—90 erheblichen Schwankungen unterworfen. Die Tendenz zur Steigerung des durchschnittlichen Raumgehalts der Schiffe, die sich bei der Dampfschiffahrt, besonders bei der Linienschiffahrt, so scharf ausprägt, machte sich hier nicht in dem Masse geltend, solange die Segelschiffahrt den überwiegenden Anteil hatte. Von 1880—85 stieg die Zahl der Schiffe, die Hamburg verliessen, von 24 mit 7079 R.T. auf 37 mit 15 790 R.T. Im nächsten Jahre machte sich der Einfluss der Dampfschiffahrt geltend. Die Zunahme auf 56 Schiffe mit 32 929 R.T. war besonders betreffs der Tonnage auf die 11 Dampfer mit 16 008 R.T. zurückzuführen. 1887 fand eine weitere Steigerung statt auf 70 Schiffe mit 59 628 R.T. Davon entfielen auf die Dampfschiffahrt 29 Schiffe mit 41 795 R.T. Nach einem kleinen Rückgang 1888 erfolgte im folgenden Jahre wieder ein kleiner Aufschwung auf 70 Schiffe mit 59 111 R.T. Dann aber

zeigte sich, wie im Ausfuhrhandel, für 1890 ein jäher Sturz auf 22 Schiffe mit 14527 R.T., dem ein Jahr darauf ein weiterer Rückgang auf die minimale Zahl von 8 Schiffen mit 2508 R.T. folgte. Diese ausserordentliche Abnahme war auf die völlig zerrütteten wirtschaftlichen Verhältnisse in Argentinien zurückzuführen. In den letzten Jahren war eine starke Entwertung der Valuta eingetreten. Das Goldagio erreichte im Oktober 1891 360,82 %, so dass für 100 Pesos Gold 460,82 Pesos Papier zu zahlen waren. Zahlreiche argentinische Banken sahen sich zur Zahlungseinstellung genötigt. Die Regierung Pellegrinis versuchte die Sanierung der finanziellen Deroute durch Einführung des Zwangskurses und anderer Massnahmen. Die H.S.D.G schränkte ihre La-Plata-Fahrten ein.

In der Statistik der vom La Plata kommenden Schiffe zeigt sich dasselbe Bild wie in der Einfuhr. Dieser Schiffsverkehr lässt sich durch die Abnahme der argentinischen Kaufkraft nicht beeinflussen und zeigt für 1891 sogar eine ansehnliche Zunahme. Die Dampfschiffahrt freilich nimmt schon von 1887 an, wo sie eine plötzliche Zunahme von 3 auf 30 Dampfer mit 44108 R.T. aufgewiesen hatte, bis 1891 ab. Zwei Dampfer mit 2524 R.T. kamen in diesem Jahre in Hamburg aus Argentinien an. Der Gesamtschiffsverkehr nahm von 1880 (27 Schiffe mit 11964 R.T.) bis 1891 (79 Schiffe mit 38729 R.T.) mit öfteren Rückschlägen zu. Das Jahr 1887 hattte mit über

50000 R.T. einen erheblich höheren Tonnengehalt aufzuweisen gehabt.

Der Seeverkehr ganz Deutschlands mit den La-Plata-Häfen, der hier zum Vergleiche angeführt sei, zeigt folgende Zahlen:

Ausgehend:	1873 . .	102	Schiffe	mit	36955 R.T.
	1880 . .	46	„	„	45747 „
	1885 . .	61	„	„	58990 „
	1890 . .	52	„	„	74692 „
Rückkehrend:	1873 . .	25	„	„	8941 „
	1880 . .	51	„	„	44443 „
	1885 . .	31	„	„	73364 „
	1890 . .	122	„	„	107113 „

Bremens Seeverkehr nach jenen Gebieten weist, im Gegensatz zu Hamburg, keine wesentlichen Rückschläge auf. Von 20 Schiffen mit 38199 R.T., die 1880 Bremen verliessen, stieg er 1885 auf 25 Schiffe mit 43241 R.T. und 31 Schiffe mit 60382 R.T. im Jahre 1890. Er übertraf den Hamburger Verkehr und unterschied sich von ihm auch durch das Ueberwiegen der Dampfschiffahrt, wie das in dem beträchtlich höheren Durchschnittstonnengehalt zum Ausdruck kommt. Auch in umgekehrter Richtung zeigt sich diese Stetigkeit, die nur in einzelnen Jahren durch geringe Abnahmen unterbrochen wird. 1880 kamen 23 Schiffe mit 33963 R.T. in Bremen an, 1885 52 mit 52316 R.T. und 1890 39 mit 67372 R.T. Bremen legte in der Südamerikafahrt schon damals das Hauptgewicht auf das La-Plata-Geschäft, während

Hamburg engere Beziehungen mit Brasilien unterhielt.

Bremen unterschied sich von Hamburg weiterhin auch dadurch, dass der Seeverkehr mit dem La Plata von der Mitte der 70er Jahre an bis heute fast ausschliesslich von Schiffen deutscher Nationalität bewältigt wurde, während in Hamburg die Gesamtzahl der ausländischen Schiffe — unter ihnen besonders englischer, italienischer und norwegischer Nationalität — die deutschen bis 1896 weitaus übertraf. Von diesem Jahre an gelang es der deutschen Flagge, den grösseren Teil dieses Seeverkehrs an sich zu ziehen. Ausgehend zeigt sich der Einfluss der Linienschiffahrt. Da war von der Gründung des Deutschen Reiches an bis 1886, und mit Ausnahme des Jahres 1881, der Anteil der deutschen Flagge grösser als der sämtlicher anderer Flaggen zusammen. Von 1886 bis 1891 dagegen gelang es dem ausländischen Wettbewerb, die deutsche Flagge zu überflügeln. Schon im folgenden Jahre wurden Schiffe fremder Nationalität fast völlig verdrängt, und erst in neuester Zeit, d. h. von 1910 an, fanden sich ausländische Schiffe in grösserer Zahl ein. Ihr Gesamttonnengehalt überstieg aber auch in diesen letzten Jahren 10—12 % des deutschen nicht.

Wenden wir uns nunmehr wieder der Entwicklung der H.S.D.G. im letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts zu.

Die H.S.D.G. hatte in den 20 Jahren seit ihrer Gründung ihr Aktienkapital nicht erhöht und den

raschen Ausbau ihrer Flotte mit eigenen Mitteln und Anleihen ermöglicht. Nachgerade stand aber das geringe Grundkapital von 3 3/4 Millionen M. mit der Bedeutung der Gesellschaft in keinem Verhältnis mehr, und so sehen wir in diesem letzten Jahrzehnt eine starke Erhöhung des Aktienkapitals eintreten. 1894 wurde es verdoppelt und 5 Jahre später nochmals auf 11 250 000 M. erhöht. Die Flotte war mit Ausnahme der Jahre 1891 und 1892, in denen sie eine geringe Verminderung erfuhr, in raschem Wachstum begriffen, zwar nicht so sehr der Anzahl der Schiffe, als dem Tonnengehalte nach. Von Anfang an machte sich bei der H.S.D.G. das Prinzip der Erneuerung und Vergrösserung der Schiffe geltend. Bei der Gründung waren die Schiffe im Durchschnitt noch nicht 1000 R.T. gross, 1884 beinahe 1900 R.T. durchschnittlich, 1891 : 2200 R.T., 1901 : 4000 R.T. und 1913 schon 5200 R.T. Die Flotte hatte 1891 mit 26 Schiffen und 58 425 R.T. gegenüber dem Vorjahre etwas abgenommen. 1892 erfolgte ein weiterer kleiner Rückgang, der aber im folgenden Jahre reichlich wieder eingeholt wurde. 1900 besass die Gesellschaft 32 Schiffe mit 126 857 R.T. Die Zahl der von 1891—1900 beförderten Passagiere schwankte jährlich zwischen 11 300 und 18 500. Da der Schiffspark nicht wesentlich vermehrt worden war, blieb auch die Zahl der jährlich ausgeführten Reisen ziemlich konstant und stieg erst gegen Schluss des Dezenniums auf 117, während sie 1891 102 betragen hatte. Diese

Zunahme gründete sich auf den von 1896 bis 1900 dauernden allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung.

Das Jahrzehnt hatte nicht besonders gut angefangen. Den Krisen in Argentinien reihte sich in Hamburg eine schwere Choleraepidemie an, die natürlich die Schiffahrt äusserst behinderte, da die meisten überseeischen Länder Absperrungsmassregeln ergriffen. 1893 bewirkte u. a. englische Konkurrenz, die „Plate Steam Ship Company", die von Hamburg aus nach dem La Plata fuhr, niedrige Frachtraten von und nach dem La Plata. Die Geschäftslage in Argentinien hatte sich gebessert und ein Fallen des Goldkurses bewirkt, als im selben Jahre dort abermals ein Bürgerkrieg ausbrach. Wenn er auch rasch unterdrückt wurde, wirkte er doch störend. Es war die letzte Revolution, die das Land durchzumachen hatte, denn seither hat es sich eines ununterbrochenen inneren und äusseren Friedens zu erfreuen gehabt. Das Land konnte sich infolgedessen entwickeln, und der argentinische Aussenhandel stieg. Von 1861, dem ersten Jahre der argentinischen Statistik, bis 1890 hatte die Einfuhr meistens die Ausfuhr überstiegen. Nach der Finanzkrisis von 1890, die das Land des Auslandskredits beraubte, vollzog sich der Umschwung, und bis heute hat die Ausfuhr, abgesehen von 1893 und 1911, überwogen. Von 408,3 Millionen M. im Jahre 1890 wuchs die Gesamtausfuhr auf 626,1 Millionen M. 1900. Die Gesamteinfuhr schwankte in demselben Zeitraum beträchtlich. 1890 betrug sie

576,1 Millionen M., eine Höhe, die erst 1904 erreicht und übertroffen wurde. Nach einem scharfen Rückgang auf 272,2 Millionen M. im Jahre 1891 hob sie sich allmählich wieder auf 459,6 Millionen M. im Jahre 1900. Ein Jahr vorher hatte der Gesamtaussenhandel etwa 135 Millionen M. mehr betragen.

Die Einfuhr Deutschlands aus Argentinien erhöhte sich von 109,6 Millionen M. 1891 auf 234,6 Millionen M. 1900. Im Zusammenhang damit weisen die Zahlen des Seeverkehrs zwischen beiden Ländern erhebliche Zunahmen auf. Von sämtlichen deutschen Häfen gingen 1890 52 Schiffe mit 74 692 R.T. nach dem La Plata ab, 1900 aber 118 Schiffe mit 274 672 R.T., und es kamen an in denselben Jahren 122 Schiffe mit 107 113 R.T., bezw. 215 Schiffe mit 352 402 R.T. Uns interessiert hier mehr der Anteil Hamburgs.

Nachdem, wie wir gesehen haben, die direkte Schiffahrt nach dem La Plata 1891 sozusagen aufgehört hatte, erholte sie sich im folgenden Jahre vollständig und erfuhr von da an ein fast ununterbrochenes Wachstum, wie die folgende Tabelle zeigt. Es gingen ab:

1892 . . .	48	Schiffe	mit	75 008 R.T.
1893 . . .	53	„	„	87 922 „
1894 . . .	45	„	„	80 353 „
1895 . . .	42	„	„	80 971 „
1896 . . .	41	„	„	83 503 „
1897 . . .	42	„	„	94 288 „
1898 . . .	49	„	„	112 214 „

1899 . . .	60	Schiffe	mit	140698 R.T.
1900 . . .	80	„	„	199165 „

Mit dem Beginn des neuen Jahrhunderts war allerdings der Gipfel der Konjunktur erreicht. Wie wir im nächsten Abschnitt sehen werden, folgte eine ziemlich lang andauernde Depression.

Rückkehrend erfolgte 1892 ebenfalls ein ganz ungewöhnlicher Aufschwung. Es kamen an:

1891 . . .	79	Schiffe	mit	38729 R.T.
1892 . . .	98	„	„	106161 „
1893 . . .	100	„	„	116394 „
1894 . . .	142	„	„	192103 „
1895 . . .	172	„	„	227115 „
1896 . . .	138	„	„	196825 „
1897 . . .	110	„	„	162164 „
1898 . . .	135	„	„	224650 „
1899 . . .	144	„	„	245809 „
1900 . . .	157	„	„	277970 „

Wie man sieht, nahm die Zahl der ankommenden Schiffe 1896 und 1897 stark ab, da Missernten die argentinische Ausfuhr verminderten. Im letzten Jahre betrug die Ausfuhr an Weizen und Mais zusammen 1,1 Millionen M. gegen 13 1/2 Millionen M. 1895. Die gute Konjunktur in den letzten Jahren des Jahrhunderts ist andererseits aus der Statistik auch leicht ersichtlich. Die Frachten waren stabil und hoch, so dass gute Gewinne erzielt werden konnten. Die niedrigste Dividende, welche die H.S.D.G. in diesem Jahrzehnt verteilte, war 7%. Sie betrug im übrigen:

1891	10%	1896	10%
1892	10 „	1897	12 „
1893	10 „	1898	16 „
1894	12 „	1899	10 „
1895	7 „	1900	10 „

Das relativ schlechte Ergebnis von 1895 erklärt sich durch die übergrosse Konkurrenz, besonders nach Argentinien, die ruinöse Raten erzeugte. Die deutschen und englischen Linien vereinbarten daraufhin einen gemeinsamen Frachttarif nach dem La Plata, sowie gemeinsame Frachtrabatte. Diese „International River Plate Conference“ war der erste Schritt zur Verbandsbildung und bestand noch bis vor dem Kriege. Ihr Wesen und ihre Wirkungen seien im nächsten Abschnitt zusammenhängend geschildert.

Die geringe Dividende um die Wende des Jahrhunderts verschuldete u. a. ein erbitterter Konkurrenzkampf, den die H.S.D.G. mit der Hamburger Firma A. C. de Freitas & Co. auszufechten hatte.

1892 hatten de Freitas den direkten Südbrasilverkehr, der deutscherseits lange vernachlässigt worden war, weil die Schiffe draussen öfters durch zu niedrigen Wasserstand auf der Barre am Ein- und Auslaufen verhindert wurden, mit besonders gebauten Dampfern energisch aufgenommen. Unmittelbar darauf richtete die H.S.D.G. ebenfalls Südbrasilfahrten ein, und schon 1893 einigten sich beide Reedereien, einen gemeinsamen Dienst zu unterhalten. Das Abkommen, das ein sogenannter Poolvertrag war, galt nur für die

ausgehenden Frachten. Die Rückreise der De-Freitas-Dampfer erfolgte je nach dem Ladungsangebot über den La Plata oder Mittelbrasilien nach London mit Vieh aus Argentinien oder nach Antwerpen, Rotterdam, Hamburg, gelegentlich auch nach Dünkirchen oder Havre.

Ende 1899 lief der Poolvertrag ab, und die Bemühungen der beiden Reedereien, zu einem neuen Einvernehmen zu gelangen, scheiterten. Mit dem 1. Januar 1900 entbrannte ein ungemein heftiger Konkurrenzkampf, der trotz seiner verhältnismässig kurzen Dauer die H.S.D.G. Millionen kostete, während er de Freitas weniger schadete. De Freitas waren nicht, wie die H.S.D.G., durch Verträge mit den englischen Linien (International River Plate Conference) verpflichtet, England nicht zu berühren, und konnten somit die damals sehr hohen Kohlenfrachten ab England wahrnehmen.

Beide Reedereien richteten nun in gegenseitiger Konkurrenz auf anderen Routen Fahrten ein. Die H.S.D.G. begann mit einmal monatlichen Expeditonen bereits im Januar eine Konkurrenzlinie nach dem Adriatischen Meere, während de Freitas eine neue Linie mit 14tägigen Abfahrten von Hamburg nach Mittelbrasilien einrichteten und gleichzeitig unter eigener Flagge, aber mit 50% fremder Kapitalbeteiligung, von London, Liverpool und Antwerpen nach denselben Häfen fuhren, wodurch Lamport and Holt in Liverpool schwer geschädigt wurden. Zudem nahmen de Freitas

im Februar 1900 mit grossem Erfolge eine direkte Verbindung Hamburgs mit dem La Plata auf und liessen für diesen Zweck einen neuen Typ von Dampfern, die zwischen 6000 und 9400 Tons Tragfähigkeit hatten, und alle noch 1900 abgeliefert wurden, bauen. Diese Dampfer wurden nächst den grossen Nordamerikadampfern der HAPAG die grössten Schiffe Hamburgs[1]). Drei jener neuen Dampfer erhielten wahre Musterstallungen für je 880 bezw. 997 Ochsen und 2000 Schafe, da sie rückkehrend Vieh laden sollten. Diese Einrichtung konnte aber nur auf der ersten Reise der „Granada", die Vieh nach London brachte, ausgenützt werden, da England damals das Vieheinfuhrverbot gegen Argentinien erliess.

Der weitere Verlauf des Konkurrenzkampfes brachte es nun mit sich, dass 1900 die Frachtraten im Südamerikadienst einen noch nie dagewesenen Tiefstand erreichten. Auf der La-Plata-Linie warfen de Freitas die Frachten ohne Zwischenstufen direkt auf 5 M. per cbm oder 1000 kg. Das war ein Zustand der unmöglich von langer Dauer sein konnte. Die HAPAG, die längere Zeit hindurch als tertius gaudens zugesehen hatte, machte ihm ein Ende. Sie knüpfte mit de Freitas, während die Konkurrenzkämpfe noch voll im Gange waren, Verhandlungen an, die im November 1900 zu dem überraschenden Ergebnis führten, dass die 14 Südamerikadampfer der De-Freitas-Linie, sowie deren draussen stationierte 3 Schlepper

1) Behrens, a. a. O. S. 139—143.

und 14 Leichter in ihren Besitz übergingen. Der Kaufpreis, dessen Höhe nicht an die Oeffentlichkeit kam, wurde von zwei Taxatoren (je einer von der HAPAG und von de Freitas gewählt) und einem Obmann taxiert[1]). Der Vertrag hat allen Beteiligten zum Vorteil gereicht. Die HAPAG konnte ohne Konkurrenzkampf in die Südamerikalinie einbrechen, de Freitas wurden zu Frachtagenten ernannt, und waren natürlich froh, den kaum noch zu ertragenden Kampf mit einem so glänzenden Geschäfte abgeschlossen zu haben und die H.S.D.G. konnte zufrieden sein, dass ihr scharfer Gegner von einer ihr befreundeten Linie aus dem Feld geschlagen war. Hand in Hand mit der HAPAG konnte sie nun ihren Betrieb weiter ausdehnen. Diese weitere Entwicklung, der Sieg der Linienschiffahrt, die Kartellierung und die Verengerung der deutsch-argentinischen Handelsbeziehungen, sollen im nächsten Abschnitt verfolgt werden.

1) Behrens, a. a. O. S. 161.

III. Abschnitt.

Hamburgs Schiffahrt und Handel nach dem La Plata in diesem Jahrhundert[1]).

Die Bemühungen der HAPAG, sich in der Südamerikafahrt einen wesentlichen Anteil zu verschaffen, waren durch den Ankauf der De-Freitas-Dampfer zu einem vorteilhaften Abschluss gelangt. War auch die Zeit nicht besonders günstig, da zu Beginn dieses Jahrhunderts die Schiffahrt einen ausgesprochenen wirtschaftlichen Niedergang, der ziemlich lange währte, durchzumachen hatte, so war doch dadurch ein kostspieliger Konkurrenzkampf, noch dazu mit einer befreundeten Linie, vermieden worden.

Die H.S.D.G. war durch den hartnäckigen Kampf mit de Freitas sehr geschwächt worden und musste nun mit der HAPAG eine gütliche Vereinbarung treffen. Diese kam in Form einer Betriebsgemeinschaft zustande, dergestalt, dass die H.S.D.G. zwei Drittel und

1) Ausser den in der Anmerkung zum II. Abschnitt angegebenen Quellen bildeten für dieses Kapital Angaben, die mir von seiten der HAPAG und der H.S.D.G. gemacht wurden, willkommene Ergänzungen.

die HAPAG ein Drittel der benötigten Dampfer einstellte und dementsprechend auch der am Schluss eines Geschäftsjahres sich ergebende Gewinn oder Verlust durch den Poolsekretär verteilt wurde. Der Vertrag, in den seitens der HAPAG eine 1901 von der englischen Firma Gellatly, Hankey & Co. erworbene Linie Antwerpen-La-Plata, sowie eine Genua-La-Plata-Linie einbezogen wurden, hat sich im Laufe der Jahre für beide Beteiligte als vorteilhaft erwiesen.

Der Südamerikadienst war für die HAPAG übrigens kein vollständig neues Gebiet. Schon 1876 hatte die H.S.D.G., um die vierzehntägigen Expeditionen aufrecht erhalten zu können und nicht, wie vorher, jeden dritten Monat eine Expedition ausfallen zu lassen, ein Uebereinkommen mit ihr getroffen, wonach diese auf eigene Rechnung ein Schiff fahren liess. Als aber die Flotte der H.S.D.G. soweit gewachsen war, dass sie ihren Dienst mit eigenen Schiffen bewältigen konnte, schied die HAPAG wieder aus und zeigte sonderbarerweise bis 1896 für die La-Plata-Fahrt kein Interesse. In diesem Jahre richtete sie mit 4 Dampfern, die aus dem nordamerikanischen Verkehr gezogen wurden, eine neue Linie zwischen Genua und dem La Plata ein. Sie brachte aber, anfangs wegen der durch Heuschrecken fast völlig vernichteten argentinischen Ernte von 1896, dann, weil ihr eine Verständigung mit den italienischen Linien nicht gelang und später die italienische Gesetzgebung den nationalen Gesellschaften Vorteile ein-

räumte, die eine Konkurrenz mit ihnen erschwerten, keinen Gewinn. 1899 gründete sie daher unter dem Namen „Italia“ eine mit 5 Millionen Lire ausgestattete italienische Gesellschaft mit dem Sitz in Genua, auf deren Leitung sie sich natürlich einen massgebenden Einfluss vorbehielt. Wie schon erwähnt, wurde die Italia in den Poolvertrag mit der H.S.D.G aufgenommen.

Mit dem Jahr 1900 war der Höhepunkt der wirtschaftlichen Hochkonjunktur erreicht, und die neue Südamerikalinie der HAPAG blieb daher längere Zeit hindurch unrentabel. Die Erträgnisse hatten auch darunter zu leiden, dass mehrere, aus der Zeit des Konkurrenzkampfes zwischen der H.S.D.G. und de Freitas stammende, zu sehr niedrigen Raten abgeschlossene, Frachtkontrakte ausgeführt werden mussten und dass zur Aufrechterhaltung eines regelmässigen Dienstes Charterungen sich als notwendig erwiesen. Schwere politische Verwicklungen Argentiniens mit Chile, sowie ein grosser Ernteausfall bewirkten 1901 in Argentinien ein Steigen des Goldkurses, und übermässige Konkurrenz hatte niedrige Frachten zur Folge. So lässt es sich erklären, dass die H.S.D.G. in diesen Jahren einen völligen Stillstand, ja Rückgang, in ihrer Entwicklung zu verzeichnen hatte. Von 1904 an setzte wieder ein Aufschwung ein, der bis heute angehalten hat. Die Flotte zählte:

1901 . . .	31 Schiffe mit	125 428	R.T.
1904 . . .	31 „ „	132 876	„
1907 . . .	41 „ „	190 429	„

1908 . . .	43 Schiffe mit	199 681	R.T.
1909 . . .	42 „ „	196 731	„
1910 . . .	43 „ „	200 470	„
1911 . . .	44 „ „	218 361	„
1912 . . .	48 „ „	246 842	„
1913 . . .	52 „ „	272 857	„

Die Zahl der ausgeführten Reisen sank von 122 im Jahre 1901 auf 110 in 1905, stieg dann wieder auf 125 in 1908 und erhöhte sich bis 1913 auf 160.

Im Einklang damit stehen auch die verteilten Dividenden, welche die frühere Stabilität nicht innehalten konnten, wie die folgende Tabelle zeigt:

1901	4 %	1908	4 %
1902	0 „	1909	8 „
1903	6 „	1910	8 „
1904	8 „	1911	10 „
1905	10 „	1912	14 „
1906	10 „	1913	14 „
1907	9 „		

Die Ursachen dieser von früheren Perioden sich unterscheidenden Betriebsergebnisse werden wir im Zusammenhang mit der Darstellung der bereits erwähnten „International River Plate Conference“ und der Statistik des Seeverkehrs zwischen Hamburg und Buenos Aires untersuchen.

Die Aktien der H.S.D.G. notierten in Hamburg in demselben Zeitraum, verglichen mit denen der HAPAG, im Jahresdurchschnitt:

	H.S.D.G.	HAPAG		H.S.D.G.	HAPAG
1901	158,28	119,37	1908	121,96	111,09
1902	125,04	106,99	1909	127,41	121,75
1903	119,34	105,04	1910	141,50	141,91
1904	132,01	111,90	1911	143,48	137,04
1905	157,59	156,55	1912	164,70	147,08
1906	168,36	161,71	1913	183,00	143,74
1907	141,88	134,76			

Eine vorteilhafte Ausgestaltung des Südamerikadienstes der H.S.D.G. und der HAPAG war die Einrichtung einer patagonischen Anschlusslinie. 1901 wurden 2 Dampfer von allen Häfen Patagoniens bis zur Südspitze eingestellt, die allerdings wegen der argentinischen Gesetzgebung unter argentinischer Flagge fahren müssen. Die argentinische Regierung verhielt sich mit bindenden Erklärungen dem Unternehmen gegenüber sehr freundschaftlich. 1903 zog sich die H.S.D.G. aus dem Genuadienst zurück, während die HAPAG dafür aus der Patagonienfahrt ausschied. Die Linie brachte zunächst direkt noch keinen Gewinn, wohl aber war sie für die Frachtzufuhr nach Europa wertvoll. Mit der zunehmenden Besiedelung jener weiten, lange Zeit ungenützten und unbewohnten Gebiete wurde auch die Zahl der dort beschäftigten Dampfer im Laufe der Jahre auf sechs vermehrt, und 1911 konnte im Jahresbericht der Gesellschaft erstmals von einem angemessenen Betriebsergebnis der patagonischen Küstenlinie gesprochen werden.

Für diese ausserordentliche Ausdehnung der H.S.D.G., die sich in dem Wachstum der Flotte äussert,

genügte das Atienkapital, das seit 1899 11 250 000 M. betragen hatte, nicht mehr. 1907 wurde es auf 15 Millionen und 1913 auf 25 Millionen M. erhöht. Eine Erhöhung in solchem Masse wäre durch die blosse Zunahme an Tonnage und Schiffszahl nicht bedingt gewesen, allein eine vorteilhafte Ausnützung aller Gewinnmöglichkeiten durch Unabhängigkeit von Fremden erforderte grössere Kapitalien. Der heutige Grossreedereibetrieb lässt sich mit dem früherer Jahre nicht vergleichen. Die Anlage eigener Kohlendepots in überseeischen Plätzen, wo sonst öfters hohe Kohlenpreise die Dampfschiffahrt sehr belasteten, erwies sich als notwendig, und die Stationierung eigener Schlepper- und Leichterflottillen in Hamburg und den bedeutendsten Plätzen der Ostküste Südamerikas war nicht nur an sich ein lohnendes Geschäft, sondern verminderte auch die Unkosten in ganz erheblichem Masse. Zu diesen Ausgaben kamen Beteiligungen an verschiedenen Gesellschaften, wie der „Syndikatsreederei G. m. b. H. Hamburg", von der später noch die Rede sein wird, Einrichtungen eigener Assekuranzen usw. Ein Umstand aber, der die Investierung grösserer Kapitalien besonders erforderlich machte, war der steigende Passagierverkehr. Der wirtschaftliche Kampf auf dem Meere ist viel intensiver als auf dem Lande, weil hier alle Nationen mit einander kämpfen, und die einzelnen Staaten ihre Angehörigen nicht in gleicher Weise schützen können wie im Bereiche ihrer Hoheitsrechte. Die für die Personenbeförderung bestimmten

Schiffe mussten bei dem gegenseitigen Wettbewerb immer komfortabler ausgestattet werden, nahmen an Grösse und Schnelligkeit zu, und ihr Bau wurde infolgedessen immer kostspieliger. Freilich konnten die Südamerikadampfer nicht solche Dimensionen annehmen, wie das in der nordatlantischen Fahrt der Fall ist, da die Hafenverhältnisse von Buenos Aires die Schiffe einen gewissen Tiefgang nicht überschreiten liessen. Der Einrichtung nach standen aber die neuesten Südamerikadampfer den in der New-York-Fahrt beschäftigten nicht viel nach.

Im Zwischendecksverkehr dagegen spielt die Ausstattung keine Rolle. Hier ist es die Massenbeförderung, die den Gewinn bringt, und der billigste Preis bringt die Masse. Was für die argentinische Volkswirtschaft nicht besonders erfreulich war, schuf den Reedereien Vorteil. Die steigenden Beförderungsziffern waren nämlich hauptsächlich der Sachsengängerei zu verdanken. Mehr als in irgend einem anderen überseeischen Lande hat in Argentinien die Einwanderung einen vorübergehenden Charakter. Sie besteht hauptsächlich aus südeuropäischen Erntearbeitern, die nach der Saison, die hohe Löhne bringt, wieder in ihre Heimat zurückkehren.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die grosse Bedeutung, die der Personentransport für die H.S.D.G. in diesem Jahrhundert gewonnen hat. Es wurden befördert:

1901	15 375	Personen	1909	47 594	Personen
1904	18 383	„	1910	43 242	„
1905	24 560	„	1911	57 798	„
1906	31 396	„	1912	93 401	„
1907	34 869	„	1913	77 664	„ [1])
1908	44 956	„			

Für die letzten 3 Jahre betrug der Anteil der Kajütspassagiere 12 810 bezw. 16 149 und 17 519 [2]), ist also in ständigem Wachstum begriffen, während die Gesamtbeförderung 1913 dem Vorjahre gegenüber eine nicht unbedeutende Abnahme zeigt.

In den letzten Jahren war Hamburg am Auswandererverkehr nach Südamerika etwas stärker beteiligt als früher. Das ist damit zu erklären, dass die russische Auswanderung, der infolge der strengen nordamerikanischen Einwanderungsgesetzgebung der Weg dorthin sehr erschwert war, sich zum Teil nach Argentinien wandte und über Hamburg geleitet werden konnte. Für den Zwischendecksverkehr kommen aber immer noch in weitaus überwiegendem Masse Spanien und Portugal, für den Kajütsverkehr ausserdem noch Frankreich in Betracht.

Die Auswanderung nach Argentinien über Hamburg weist folgende Zahlen auf:

1) 2) Die Zahlen für die letzten 3 Jahre, die mir von der H.S.D.G. angegeben wurden, bedürfen insofern einer Korrektur nach oben, als es sich hier um Passagen handelt, wobei z. B. zwei halbe Passagen (für Kinder) als eine ganze gerechnet werden.

1904	1331	1909	8405
1905	4423	1910	5285
1906	7507	1911	4813
1907	4606	1912	13849
1908	4812	1913	10931

Sie erreichte 1908 und 1912 10% der Gesamtauswanderung, ist aber in den übrigen Jahren verhältnismässig noch geringer. Eine grössere Auswanderung dürfte vielleicht die Zeit nach dem Krieg bringen. Solange aber ungeheuere Latifundien im Besitze Einzelner sind, die das Land wohl verpachten, nicht aber verkaufen wollen, da sie die mit der fortschreitenden Erschliessung des Landes eintretende Wertsteigerung des Bodens abwarten, solange noch die Bodenspekulation ihr Wesen treibt und die Latifundienwirtschaft nicht durch legislatorische Massnahmen eingeschränkt wird, ist an eine Kolonisation Argentiniens in grossem Masstabe nicht zu denken. Es bestehen zwar eine Anzahl germanischer Kolonien, die, von der Mitte des vorigen Jahrhunderts ab gegründet, zu Wohlstand und Ansehen gelangt sind und sich ihr Deutschtum durch zwei und drei Generationen hindurch erhalten haben. Der Nachzug blieb aber aus, und so bilden sie Inseln des Deutschtums inmitten einer romanischen Welt.

So hat sich zwar die Bevölkerung Argentiniens in den letzten 10 Jahren von 5 auf 8 Millionen Einwohner vermehrt, aber auf ein Gebiet von 3 Millionen qkm verteilt ist die Bevölkerungsdichtigkeit doch noch

sehr gering. In rascherem Tempo haben sich die Produktivkräfte des Landes, die bei der fast einseitig agrarischen Struktur der argentinischen Volkswirtschaft in den Aussenhandelsziffern einen guten Gradmesser finden, entwickelt. Der Gesamtaussenhandel hat sich von 1901 bis 1913 verdreifacht und im Laufe der letzten 10 Jahre verdoppelt. In Zahlen ausgedrückt erreichte er 1901 1140,8 Millionen M., 1904 1828,4 Millionen M. und 1913 3664,7 Millionen M. Mit Ausnahme des Jahres 1909 weist die Einfuhr von 1902 bis 1913 eine ununterbrochene Steigerung auf. Sie betrug 1902 417,3 Millionen M., 1913 dagegen 1706,5 Millionen M., hat sich also in einem Zeitraum von 11 Jahren mehr als vervierfacht. Die Ausfuhr, die durch den jeweiligen Ausfall der Ernte bedingt ist, zeigt mehrere Rückschläge. Mit 1958,2 Millionen M. im Jahre 1913 gegen 726,9 Millionen M. 1902 hat sie sich nicht ganz verdreifacht. Das sind Zahlen, welche die grosse Aufnahmefähigkeit des argentinischen Marktes für europäische Industrieprodukte darlegen. Zieht man die geringe Bevölkerungszahl in Betracht, so wird es klar, dass Argentinien bei steigender Bevölkerungszahl als Absatzgebiet der deutschen Industrie auch ständig an Bedeutung gewinnen muss.

Deutschlands Export nach Argentinien hat sich von 1901 (54,2 Millionen M.) bis 1913 (265,9 Millionen M.) verfünffacht, der Import ist in derselben Zeit auf das Zweieinhalbfache gestiegen, nämlich von 200,8 Millionen M. auf 494,6 Millionen M.

Der Anteil Hamburgs an diesem Handelsverkehr übertrifft den Bremens ganz bedeutend. Die Steigerung in der Ausfuhr ist relativ nur wenig grösser als in der Einfuhr, absolut aber geringer, wie die folgenden Tabellen dartun.

Ausfuhr:

1901 . .	49 699 580 M.	1910 . .	185 983 980 M.
1902 . .	38 013 720 „	1911 . .	188 570 820 „
1904 . .	72 806 000 „	1912 . .	164 907 760 „
1906 . .	110 380 780 „	1913 . .	175 736 400 „
1908 . .	103 516 540 „		

Der Rückgang der deutschen bezw. hamburgischen Ausfuhr im Jahre 1912, dem von seiten der Hauptkonkurrenten um den argentinischen Markt, Englands, der Vereinigten Staaten und Italien, nicht unbedeutende Zunahmen gegenüberstehen, ist auf den geringeren Bedarf an Stahlschienen und Zinkblech zurückzuführen und ist nur vorübergehend gewesen.

Die Einfuhr, die sich hauptsächlich aus Schafwolle, Leinsaat (die deutsche Farbenindustrie ist dafür Hauptabnehmerin), Mais, Weizen, Kleie, Häuten, Fellen, Gedärmen, Gerbstoffextrakten und Quebrachoholz zusammensetzt, zeigt höhere Zahlen. Sie betrug:

1901 . .	108 966 380 M.	1910 . .	229 583 290 M.
1902 . .	131 538 420 „	1911 . .	229 562 670 „
1904 . .	198 358 680 „	1912 . .	292 889 700 „
1906 . .	206 421 380 „	1913 . .	323 442 020 „
1908 . .	242 738 670 „		

Die Zunahme im Jahre 1912 war die Folge einer ausgezeichneten Maisernte. 1913 dagegen nahm die Einfuhr an Verzehrungsgegenständen um 30 Millionen M. ab, während Rohstoffe und Halbfabrikate eine Zunahme von rund 60 Millionen M. erfuhren.

Diese wachsende Bedeutung des deutsch-argentinischen Handelsverkehrs ist nicht zum mindesten auch den Deutschen in Argentinien zu verdanken. Die Bedeutung der Einwanderer als Handelspioniere ist nicht zu unterschätzen. Annähernd 30000 Deutsche leben in Argentinien, davon ungefähr ein Drittel in Buenos Aires. Die dort angelegten deutschen Kapitalien, einschliesslich der dem argentinischen Schiffahrtsdienst gewidmeten Schiffe, wird auf 1 Milliarde M. berechnet. 1909 gab es in Buenos Aires 756 deutsche Geschäftsinhaber[1]). Die Tätigkeit dieser im Geschäftsleben von Buenos Aires eine hervorragende Stellung einnehmenden Kaufleute hat der deutschen Industrie den Weg ebnen helfen.

Hamburgs Handel mit Uruguay hat sich in den letzten Jahren ebenfalls aussichtsreich gestaltet, wenn auch nicht eine solch ungewöhnliche Steigerung stattgefunden hat wie in Argentinien. Die Einfuhr aus Uruguay betrug 1900 15 Millionen M. und erhöhte sich mit öfteren Rückschlägen auf 41 $^1/_2$ Millionen M.

1) Niederlein, Das argentinische und fremde Geschäftsleben in Buenos Aires in seinen Beziehungen zum deutschen Export; in den Mitteilungen des Deutsch-Argentinischen Zentralverbandes, Berlin, September 1912.

im Jahre 1913. In den letzten drei Jahren hielt sie sich auf annährend gleicher Höhe. Bei seiner verhältnismässigen Kleinheit wird dieses Land von schlechten Jahren viel härter getroffen als Argentinien, wo die gewaltige Ausdehnung ein sehr verschiedenartiges Klima und demnach immer einen gewissen Ausgleich bewirkt. Die Ausfuhr nach Uruguay betrug 1900 ebenfalls 15 Millionen M., sank in den beiden folgenden Jahren auf je 11 Millionen M. herab und erreichte 1912 ein Maximum von 36 $^1/_2$ Millionen M., um 1913 wieder auf 29 $^1/_2$ Millionen M. zu fallen.

In gleichem Masse wie der Handelsverkehr zwischen Hamburg und dem La Plata, hat auch der Schiffsverkehr seit der Jahrhundertwende einen ausserordentlichen Umfang angenommen und lässt für die Zukunft eine weitere Ausdehnung erwarten. Wie in der Ausfuhr, so steht auch im ausgehenden Schiffsverkehr Bremen um mehr als die Hälfte hinter Hamburg zurück, eine Differenz, die sich rückkehrend um ein mehrfaches zu Gunsten Hamburgs verstärkt.

Die Statistik der abgegangenen Schiffe ergibt das folgende Bild:

1901 . . .	68	Schiffe	mit	190304	R.T.
1902 . . .	57	„	„	161520	„
1903 . . .	58	„	„	168634	„
1904 . . .	58	„	„	175608	„
1905 . . .	70	„	„	215541	„
1906 . . .	84	„	„	276927	„
1907 . . .	95	„	„	331597	„

1908 . . .	94	Schiffe mit	346 994	R.T.
1909 . . .	98	„ „	365 591	„
1910 . . .	138	„ „	488 712	„
1911 . . .	143	„ „	486 501	„
1912 . . .	133	„ „	526 148	„
1913 . . .	122	„ „	556 932	„

Deutlich prägt sich in diesen Zahlen der wirtschaftliche Niedergang aus, unter dessen Wirkungen die Schiffahrt von 1900 an zu leiden hatte. Schon 1901 macht sich ein Rückgang bemerkbar. Der Schluss dieses Jahres weist bei hohen Kohlenpreisen durchgängig niedrige Raten auf. Das folgende Jahr bildet den Tiefstand. Infolge einer Wirtschaftskrisis in Argentinien sinkt die Ausfuhr dorthin, und die Frachten gestalten sich derart unrentabel, dass die H.S.D.G. keine Dividende ausschütten kann. Gute Ernten bessern die Lage in den nächsten Jahren, bis 1908 wieder eine allgemeine Depression einsetzt. Trotz reicher Ernte und Zunahme des Auswandererstromes nach Argentinien ist die Konkurrenz, sowohl seitens subventionierter Linien, als auch seitens der Trampschiffahrt, übermässig, und weil ein Versuch, eine Verständigung zwecks Festsetzung von Minimalraten anzubahnen, scheiterte, da sich nicht alle Trampreedereien daran beteiligten, war der Frachtenmarkt schlecht und nötigte die H.S.D.G. zu einer Herabsetzung ihrer Dividende. Von da an hat aber die hamburgische Schiffahrt nach dem La Plata stets steigende Erträgnisse, und besonders die beiden

letzten Jahre kennzeichnen sich für die harter Konkurrenz ausgesetzte Linienschiffahrt, wie auch für die Trampreedereien als ausserordentlich günstig.

So sehen wir im ausgehenden Verkehr in einem Zeitraum von 13 Jahren eine Zunahme um nahezu 200% stattfinden. Auf die letzten 10 Jahre berechnet würde sich ein noch günstigeres Verhältnis ergeben.

Aehnlich, wenn nicht noch vorteilhafter, stellt sich die Entwicklung des Schiffsverkehrs vom La Plata. Entsprechend der Proportion zwischen Ein- und Ausfuhr ist die jährlich ankommende Gesamttonnage wesentlich höher als die ausgehende. Nicht nur absolut, sondern auch relativ ist hier die Zunahme mit 220% grösser als in der Ausreise. Rückschläge kommen natürlich mehrfach vor. Es kamen an:

1901 . . .	141	Schiffe mit	286 914	R.T.
1902 . . .	141	„ „	328 126	„
1903 . . .	162	„ „	363 778	„
1904 . . .	242	„ „	545 937	„
1905 . . .	236	„ „	551 393	„
1906 . . .	202	„ „	502 060	„
1907 . . .	230	„ „	613 915	„
1908 . . .	251	„ „	701 409	„
1909 . . .	226	„ „	655 123	„
1910 . . .	229	„ „	688 006	„
1911 . . .	215	„ „	645 607	„
1912 . . .	270	„ „	858 363	„
1913 . . .	268	„ „	904 535	„

Das Jahr 1911 hatte eine Maismissernte ergeben, während dafür die Ausfuhr von Rohstoffen und Halbfabrikaten zugenommen hatte. Die Ausfuhr nach Hamburg war daher dem Werte nach gleich geblieben, hatte aber dem Gewichte nach abgenommen, und diese geringere Beanspruchung von Schiffsräumten spiegelt sich in der vorliegenden Tabelle wieder. Ebenso ist der Rückgang im Jahre 1909 eine Folge der geringeren Ausfuhr an Verzehrungsgegenständen.

Ziehen wir nun zu diesen beiden Tabellen eine andere über die Linienschiffahrt zum Vergleiche heran, so sehen wir, dass im ausgehenden Verkehr die Linienschiffahrt das Feld vollständig beherrscht, rückkehrend aber nur etwa die Hälfte, manchmal auch darüber, der Gesamttonnage stellt. So ist die jeweilige Zunahme zum grösseren Teil meistens auf Rechnung der Trampschiffahrt zu setzen. Die folgende Tabelle, S. 69, mag das Gesagte beleuchten.

Der Hafen von Buenos Aires charakterisiert sich, wie wir bereits erwähnt haben, durch ein jährlich sich wiederholendes übermässiges Angebot von Schiffsräumten zur Zeit der Ernteverschiffungen. An dieser Tramptonnage ist England in erster Linie beteiligt, da seine in wilder Fahrt beschäftigten Schiffe Kohlen von dort nach dem La Plata fahren können, während sie von Hamburg aus in den meisten Fällen mit Ballast fahren müssten. Manufakturwaren und Halbfabrikate vertraut der Verlader nicht gern den Trampdampfern an, und Rohprodukte exportiert Deutschland

Jahr	Zahl der Reisen	Nettoraumgehalt in Registertons für sämtliche Reisen
1901 . . .	68	189503
1902 . . .	58	154958
1903 . . .	51	159673
1904 . . .	49	171059
1905 . . .	61	207109
1906 . . .	75	267523
1907 . . .	85	318788
1908 . . .	84	343330
1909 . . .	98	379749
1910 . . .	119	471700
1911 . . .	124	453123
1912 . . .	123	518612
1913 . . .	114	540297

über See nicht oder wenig. So kommt es, dass von der deutschen Handelsflotte mehr als 90% der Schiffe der Linienschiffahrt angehören. Das ist nach einer Hinsicht wenigstens ein Vorteil, denn eine Handelsmarine wird umsoweniger von ungünstigen Konjunkturen beeinflusst, je geringer ihr Bestand an Schiffen in wilder Fahrt ist, da durch die reguläre Schiffahrt die Spekulation nicht so sehr Bedeutung erlangen kann.

Diese übermässige Konkurrenz bewirkt am La Plata jeweils sehr niedrige Raten, und es muss daher in der Hinreise ein Ausgleich geschaffen werden. Eine solche Frachtratenerhöhung seitens einzelner Reedereien war bei der vollständig freien Konkurrenz,

wie sie bis 1896 unter den englischen, französischen und deutschen Reedereien bestand, nicht möglich. Ruinöse Raten zwangen zu Verhandlungen. Zuerst vereinigten sich die englischen Linien (Allan, Houston, Mac Iver, Nelson Houlder und Prince Line). Diese verhandelten mit den kontinentalen (Messageries Maritimes, Cie des Chargeurs Réunis, Norddeutscher Lloyd, Hansa, H.S.D.G.), bis im Jahre 1896 die schon erwähnte „International River Plate Conference“ gegründet wurde [1]).

Nach dem Eintritt der HAPAG in die Südamerikafahrt fanden im September 1902 in Ostende und London Verhandlungen zwischen den an der südamerikanischen Schiffahrt beteiligten Reedereien statt, die zu weiteren allgemeinen, vorteilhaften Vereinbarungen führten. Von deutschen Gesellschaften waren die H.S.D.G., HAPAG, N.D.L. und Hansa, von Ausländern eine holländische, eine französische und neun englische Firmen aus London, Liverpool und Newcastle on Tyne vertreten. Von den ausländischen Linien schlossen sich die englischen Gesellschaften, soweit sie von kontinentalen Häfen aus mit dem La Plata verkehren, mit den deutschen zu einer engeren Interessengemeinschaft zusammen, die einen Kontrakt auf drei Jahre vereinbarte. Die übrigen englischen La-Plata-Linien vereinigten sich ihrerseits, um mit den kontinentalen gleiche Frachtraten aufrecht zu erhalten.

1) Lenz, Die Konzentration im Schiffahrtsgewerbe, Jena 1913, S. 98–99.

Mit Rücksicht auf den dauernd niedrigen Stand der Rückfrachten wurde eine allgemeine Erhöhung der ausgehenden Frachten um 20% beschlossen. Diese Erhöhung trat sofort am 18. September in Kraft für alle Linien von Europa und New York nach dem La Plata. Die La-Plata-Reedereien bewilligten ferner den Verladern nach allen Häfen von Uruguay, Argentinien und Paraguay einen Rabatt von 10% auf die Nettofracht für alle mit den betreffenden Linien seit 1. Oktober 1902 verschifften Güter. Der Rabatt ist zu berechnen stets für 6 Monate, also per 30. Juni und 31. Dezember. Zahlbar wird er 6 Monate später, aber nur an solche Verlader, die weder direkt noch indirekt auf irgend einem Dampfer einer nicht zur Konferenz gehörigen Reederei verladen haben. Werden diese Bedingungen nicht eingehalten, so tritt neben dem Rabattverlust noch ein Frachtzuschlag von 10 M. per 1000 kg oder per cbm auf die jeweiligen Tarifraten ein. Zur strengeren Kontrolle werden schwarze Listen angefertigt. Es ist den Verladern möglich, gegen solche Abzüge Rekurs einzulegen, wenn sie nachweisen können, dass sie die Fracht nur auf speziellen Auftrag den Outsiders geliefert haben. Sie müssen dann aber die betreffende Firma nennen.

Für die rückwärtige Fahrt ist eine Vereinigung zwecklos, weil, wie schon erwähnt, der Export der La-Plata-Länder sich hauptsächlich auf Massengüter beschränkt, die den Tramps überlassen werden.

Hand in Hand mit den Preisabmachungen gehen solche über Gebietsteilung, derart, dass die kontinentalen Gesellschaften englische Häfen zur Frachtübernahme nicht anlaufen, die englischen Reedereien dagegen von deutschen Häfen ausgeschlossen sind[1]).

Die deutschen Gesellschaften verständigten sich dann weiterhin darüber, dass die hamburgischen Linien den Bremer Hafen nicht anlaufen sollten, und umgekehrt. Die Folge war, dass die „Hansa", Bremen, die seit 1898 jährlich eine Anzahl Dampfer von Hamburg nach dem La Plata expediert hatte, diesen Dienst aufgab. Die „Kosmoslinie", die von jeher auf der Rückreise von der Westküste Südamerikas Montevideo berührt hatte, war an der Konferenz nicht beteiligt, da sie auf der Hinreise direkt fuhr.

Es war natürlich, dass sich mit der Zeit unter den verschiedenen Gesellschaften Differenzen herausstellten, die aber in weiteren Konferenzen und Besprechungen, so in einer am 2. März 1909 beendigten mehrtägigen Sitzung in London, ausgeglichen wurden.

In der Heimfahrt tauchte 1908 infolge des ruinösen Tiefstandes der Frachtraten am La Plata unter den an der La-Plata-Fahrt teilnehmenden Trampreedereien der Plan auf, sich untereinander über die Festsetzung gemeinsamer Minimalpreise zu verständigen[2]). Für den Monat August kam eine derartige Abrede zum ersten Male zustande und die kartellierten

1) Lenz, a. a. O. S. 99.

2) Vergl. S. 66.

Linienreedereien schlossen sich ihrerseits diesem Vorgehen an. Eine Verlängerung dieser Vereinbarung auf den Monat September liess sich aber nicht durchführen.

In der La-Plata-Konferenz besteht für den Verkehr mit ausserdeutschen Häfen des nordwesteuropäischen Kontinents eine Abrechnungsgemeinschaft, die den Anteil zwischen den englischen und deutschen Gesellschaften festlegt. Zur Ueberwachung der Verträge und zur Leitung der Geschäfte besteht in Antwerpen ein besonderes Bureau, das „Syndicat Continental des Compagnies de Navigation au Vapeur au La Plata". Die deutschen Gesellschaften haben sich zu einem Pool zusammengeschlossen. Sie stehen als Gruppe in der Konferenz und vereinbaren den Anteil der einzelnen Linien unter sich. Der Anteil der Hamburger Linien ist etwas grösser als derjenige der Bremer. Im Antwerpener Geschäft überwiegen die deutschen Reedereien mit 72½ % gegenüber 27½ % der englischen ganz bedeutend.

Während im Verkehr von Hamburg nach dem La Plata die Konferenzlinien das Feld beherrschen, lässt sich das von Antwerpen aus nicht behaupten. Die belgische Regierung versuchte durch Subventionierung die heimische Flagge zu stärken, und so haben die Aussenseiter in Antwerpen eine ziemliche Bedeutung erlangen können und haben in den letzten Jahren die Frachten stark gedrückt. Da die Frachten von Hamburg aus nicht viel höher sein dürfen, als von Antwerpen, so wirken diese Outsiderlinien in-

direkt auch auf den Hamburger Frachtenmarkt zurück. Von Antwerpen nach dem La Plata fahren an Linien, die ausserhalb der Konferenz stehen: Die Cie Royale Belgo-Argentine, die Lynzan Line, die Anglo-Belgian and Hamburg River Plate Co., Drughorns Transport Co., P. Houston and Co. Diese Reedereien expedierten insgesamt von 1910—1913 jährlich 70—100 Dampfer mit rund 200000—450000 Frachttons.

Antwerpen war von jeher der Platz, von dem aus Aussenseiter versuchten, in das Gebiet der hamburgischen Linienreederei einzubrechen. Verschiedene Reedereien unternahmen es denn auch, mit einem regelmässigen Dienst von Hamburg nach dem La Plata in dieser Fahrt Fuss zu fassen, ohne dass ihnen ein dauernder Erfolg beschieden gewesen wäre. Scharfe Konkurrenzkämpfe brachten ihnen grosse Verluste bei. Die Hamburger Reedereien waren schon 1905 zu einem Schutzverband zusammengetreten und hatten die „Syndikatsreederei G. m. b. H. Hamburg" gegründet. Zweck dieser Gründung war die Stärkung der Widerstandsfähigkeit gegen etwaige auswärtige Konkurrenz, indem die Syndikatsreederei zur Abwehr der Angriffe geeignetes Schiffsmaterial zu sehr billigen Bedingungen zur Verfügung stellte. Soweit diese Schiffe hierdurch nicht in Anspruch genommen würden, sollten sie in der freien Frachtfahrt beschäftigt werden, und dadurch beitragen, die vielfach unumgänglich notwendige Charterung ausländischer Dampfer mehr und mehr entbehrlich zu machen. Ausserdem

wurden Vereinbarungen getroffen, wonach durch gegenseitige Garantie des Besitzstandes ein Konkurrenzkampf unter diesen Reedereien unmöglich gemacht und Streitfragen einem Schiedsgericht unterworfen werden sollten.

Im Jahr 1909 wurde die Syndikatsreederei von den deutschen Konferenzlinien zum ersten Male in Anspruch genommen, als Aussenseiterwettbewerb in Hamburg auftrat. Es wurden 5 Dampfer expediert, wobei man die Abfahrten möglichst um dieselbe Zeit, wie die der Konkurrenz legte, und zu noch niedrigeren Raten abschloss. Wenn hierbei auch kein Gewinn erzielt werden konnte, so war doch der Verlust unbedeutend. Im folgenden Jahre wurde die Konkurrenz um die in Verbindung mit der Cie Royale Belgo-Argentine, S.A. Antwerpen fahrende hamburgische „Transatlántica Reederei A.-G." vermehrt und entsprechend wurden 11 Syndikatsdampfer abgefertigt. 1912 wurden zum letzten Male 12 Syndikatsdampfer expediert.

Die „Transatlántica" war 1908 aus der Reederei Menzell A.-G. Hamburg entstanden, unter gleichzeitiger Erhöhung des Aktienkapitals von 2 Millionen M. auf $3\frac{1}{2}$ Millionen M. Der Gegenstand des Unternehmens wurde dahingehend abgeändert, dass die Gesellschaft Linienschiffahrt betreiben sollte, zu welchem Zwecke sie eine Betriebsgemeinschaft mit der Cie Royale Belgo-Argentine einging.

Diese beiden Reedereien erlitten 1909 und 1910 in der Konkurrenz gegen die Konferenzlinien enorme

Verluste. 1908—09 betrugen sie bei beiden zusammen rund 271000 Frs., 1909—10 über eine Million. In der Hoffnung, den Kampf einem schnellen Ende entgegenzuführen, nahmen die Konferenzlinien grosse Ermässigungen der Frachtraten vor. Der Verlauf des Kampfes brachte den beiden Outsiderlinien 1911 weitere Verluste, die sich bei der Transatlántica auf rund $1\frac{1}{4}$ Mill. M. beliefen und eine durchgreifende Sanierung erforderlich machten. Ebenso schloss die Cie Belgo-Argentine das Geschäftsjahr mit einem Verlust von 698000 M. ab. Damit gaben diese beiden Linien den Kampf auf, während die Houston Line, Liverpool, ihn noch 1912 fortsetzen konnte, sich dann aber auch zurückzog. Dagegen trat 1911 eine neue Konkurrenz auf den Plan, die „Anglo-Belgian and Hamburg Plate Line, London", die trotz aller Angriffe ihren Dienst noch 1913, dem letzten Jahre der Statistik, aufrechterhielt.

Während also in Hamburg diese Aussenseiterversuche, in die Linienschiffahrt einzudringen, scheiterten, gelang es verschiedenen belgischen und anderen Reedereien, in Antwerpen festen Fuss in der Südamerikafahrt zu fassen. 1912 nahmen die Konferenzlinien den Kampf mit grösster Energie wieder auf, worauf sich mehrere der beteiligten belgischen Schiffahrtsgesellschaften, um dem schärferen Vorgehen der Linienreedereien besser entgegentreten zu können, unter dem Namen „Armements Belges Réunis" zu einer gemeinsamen Reederei zusammenschlossen[1]).

1) Nauticus, 1913, S. 373.

So ergibt es sich, dass die Kartellierung der Linienreedereien im grossen und ganzen vorteilhaft gewesen ist, indem sie die Schwankungen im Frachtenmarkt wenigstens in der Ausreise eindämmerte und im übrigen den Kampf aller gegen alle verhinderte. Eine Tabelle aufzustellen, die zur Illustration dienen könnte, ist nicht gut möglich, denn die Tarife sind ungeheuer differenziert, wie das ein kleines Beispiel aus der Klasse Drogen und Chemikalien dartun mag.

Die Frachtraten nach Buenos Aires waren im Jahre 1911 für:

Chromalaun	25 M.
Chlormagnesium . .	$32\frac{1}{2}$ „
Chlorkalk	$37\frac{1}{2}$ „
Chlorzink	55 „
Cyankalium	70 „

Diese Differenzierung ist in einem Platz wie Hamburg leicht verständlich. Alle möglichen Artikel, von Verzehrungsgegenständen, wie Zucker, bis zu den vielfältigsten Erzeugnissen einer hochentwickelten Industrie, nehmen von Hamburg aus ihren Weg in andere Länder und Weltteile. Da ist es selbstverständlich, dass wertvollere Ladung auch höhere Fracht zahlt. Kontanten und Edelmetalle, Seidenwaren, Explosivstoffe u. a. gehören zu den Waren, die höchste Frachtraten bedingen. Bei einigen Waren ist der Teilbetrag der Fracht, der nicht zur Verrechnung an die Abrechnungsstelle der La-Plata-Konferenz gelangt, grösser als üblich, bei anderen behält die Linie über-

haupt die ganze Frachteinnahme. Dazu gehören z. B. Explosivstoffe.

Die Frachtraten werden durch verschiedene Faktoren bedingt und beeinflusst. Die Selbstkosten werden in den meisten Fällen die untere Grenze bilden.

Diese sind u. a. abhängig von den Kohlenpreisen, und sind bei den einzelnen Schiffen sehr verschieden. Bei Liniendampfern sind sie natürlich ganz beträchtlich höher als bei den billig gebauten, langsam fahrenden Trampdampfern. Die neuesten Schnelldampfer nehmen nur ganz wenig Fracht und ziehen den Hauptnutzen aus der Passagierbeförderung. Die mit ihnen beförderte Fracht zahlt natürlich Zuschlag. Weitere Unterschiede ergeben sich bei der Beförderung in besonderen Räumen, z. B. im Eisraum. Bier in Fässern kostet von Hamburg nach dem La Plata M. 30.—, bei Verladung im Eisraum dagegen M. 100.—.

In dem von der Konferenz aufgestellten Minimaltarif behält sich die Reederei die Wahl vor, die Güter nach Mass oder Gewicht zu übernehmen, je nachdem es dem Interesse des Reeders mehr entspricht.

Ein weiterer Faktor in der Preisbildung der Frachten ist der Frachtenmarkt am La Plata. Sind dort die Frachten derart niedrig, dass sie nicht einmal die Selbstkosten decken, eine Erscheinung, die bei dem der ausgedehnten Trampschiffahrt und jeweils übermässigem Tonnageangebot öfters vorkommt, so muss in der Ausreise ein Ausgleich geschaffen werden. Die Reedereien werden daher immer versuchen, in

solchen Fällen sich durch Erhöhung der Frachtraten ab Hamburg schadlos zu halten. Ein gewisses Niveau darf hierbei aber nicht überschritten werden, da sich sonst sofort Konkurrenz einfindet. Der Frachtenmarkt wird weiterhin, wie schon erwähnt, durch das mehr oder minder starke Auftreten der Aussenseiterkonkurrenz in Antwerpen beeinflusst.

Die Linienreederei findet gegenüber der Trampreederei eine Schwierigkeit in der Notwendigkeit, wenigstens annähernd eine regelmässige Schiffsfolge, einen festen Fahrplan, durchzuführen, ohne Rücksicht auf das der einzelnen Expedition zufallende Ladungsangebot[1]). Das ist ein Umstand, der bei der Frachtbildung ebenfalls in Berechnung gezogen werden muss.

Bei Berücksichtigung aller dieser Umstände entsprechen die Frachten meistens den tatsächlichen Verhältnissen und richten sich nach Angebot und Nachfrage, wobei allerdings durch die Kartellierung die Schwankungen sehr eingeschränkt werden.

Einfacher sind die Tarife für die Zwischendecksbeförderung. Bei freiem Wettbewerb richtet sich der Preis ausser nach Angebot und Nachfrage danach, ob ein grosses Bedürfnis nach Laderaum herrscht oder nicht. Bei ausreichender oder reichlicher Ladung wird dem Zwischendecksverkehr weniger Beachtung geschenkt. Die Konkurrenz der Linien untereinander wird hier nicht noch, wie bei der Frachtbeförderung,

1) Kreuter, Zur Preisbildung in der Linienreederei, München 1909, S. 26.

durch die Trampschiffahrt vermehrt, da in den meisten Ländern eine Konzession erforderlich ist. Gewisse Bestimmungen sanitärer Art über die innere Einrichtung der Schiffe, die Einwanderer befördern, schalten eine Anzahl Dampfer für diesen Verkehr aus. Die amerikanischen Regierungen, an ihrer Spitze die Vereinigten Staaten und Argentinien, haben sich veranlasst gesehen, eine gewisse Sozialpolitik in der Richtung zu treiben, dass sie die ausländischen Schiffahrtsgesellschaften verpflichteten, bestimmte Einrichtungen an Bord ihrer Schiffe einzuführen, die eine menschenwürdige Unterbringung der Auswanderer und deren grösstmögliche Sicherheit zum Ziele hatten. Die europäischen Regierungen waren hierin lange nicht so weit gegangen, weil sie teils von den Interessen der ihrem Staate angehörigen Reeder beeinflusst waren, teils die von den Amerikanern verlangten Vorschriften für zu weitgehend ansahen[1]). Hierzu kommen noch andere, die Auswanderung einschränkende Vorschriften über militärpflichtige Personen u.s.w.

Für den Zwischendecksverkehr in der La-Plata-Fahrt ist Hamburg, wie wir gesehen haben, von geringerer Bedeutung. So fochten die einzelnen Reedereien ihren Kampf um den Auswandererstrom hauptsächlich in Spanien aus. Das ganze Gebiet der iberischen Halbinsel lässt sich in zwei Hälften teilen:

1) Grotewold, Die deutsche Schiffahrt in Wirtschaft und Recht, Stuttgart 1914, S. 509—510.

die am atlantischen Ozean liegenden Küstenstrecken mit ihrem Hinterland, also Nordspanien, Portugal, und als etwas abseits liegender Ausläufer der Hafen von Cadix einerseits, die Häfen am Mittelländischen Meer andererseits, wobei Cadix den Schnittpunkt bildet. Uns interessieren hier nur die atlantischen Häfen, d. h. Bilbao, Coruña, Vigo, Leixoes und Lissabon, da das Gebiet östlich von Gibraltar in der Hauptsache als Domäne italienischer, französischer, spanischer und österreichischer Reedereien anzusehen ist.

In den Passagierverkehr von den genannten atlantischen Häfen aus teilen sich ausser den deutschen Linien, mit Ausnahme der Hansa, Bremen, die nur das Frachtgeschäft betreibt, die Royal Mail Steam Paket Co., die Pacific Steam Navigation Co., Houlder Bros. and Co., die Cia Transatlántica, Pinillos Isquierdo y Cia., die Folch Line, Lamport and Holt, die Chargeurs Réunis, die Messageries Maritimes und der Kgl. Holländische Lloyd.

Unter diesen Reedereien hatten wohl einzelne Abmachungen bestanden, aber zu einem eigentlichen Passagepool aller war es bis 1908 nicht gekommen. Ende Juli dieses Jahres fanden in Hamburg auf Anregung und unter dem Vorsitz des Generaldirektors Ballin von der HAPAG Verhandlungen statt, die zu einem zunächst bis 1. Januar 1909 geltenden Uebereinkommen führten, das nach dem Vorbild des Nordatlantischen Pools das Zwischendecksgeschäft unter den betreffenden Reedereien regelte. Die Poolverträge

wurden von 1909 bis 1911 verlängert. Im September 1911 fand in Scheveningen eine Konferenz statt, die eine Auflösung aller Passagierpoole, d. h. des sogenannten peninsularen Zwischendeckspassagierpools, sowie der Verabredungen der deutschen und holländischen Linien über den Verkehr von deutschen, englischen und holländischen Häfen aus, zur Folge hatte. Nach erneuten Verhandlungen wurden aber die Poolverträge doch noch bis Ausgang Februar 1912 verlängert. Ein weiteres Zusammenarbeiten liess sich nicht erreichen, und so besteht denn seit dieser Zeit wieder freier Wettbewerb auf dem Gebiete der Auswandererbeförderung. Im Kajütsverkehr ist es nie zu einem Pool gekommen, da es hier auf die Leistungen der Reedereien in Bezug auf Verpflegung, Ausstattung und Schnelligkeit der Schiffe ankommt und die Preise keine ausschlaggebende Rolle spielen.

Rückkehrend hatte der Pool, wie bei der La-Plata-Konferenz, keine Geltung. Dieselbe Erscheinung wie beim Frachtenmarkt zeigt sich hier. Die Ueberfahrtspreise sanken zeitweise derart, dass die argentinische Regierung sich veranlasst sah, die Vereinbarung von Mindestraten anzuregen, um einer übermäsigen Rückwanderung entgegenzutreten. 1912 einigten sich die sämtlichen Gesellschaften auf Initiative von Dr. Alsina, Direktor des Einwandereramtes, auf den Minimalpreis von 80 Pesos Papier (ca. 140 M.) und behielten ihn bis Ende Februar 1914 bei. In der ersten Hälfte März 1914 ging er für die deutschen Gesellschaften

auf 50 Pesos Papier, in der zweiten Hälfte auf 40 Pesos Papier (Dampfer der ersten Kategorie 50 Pesos Papier) herunter. In dieser Höhe blieb er bis Mitte Mai, stieg dann bis Juli auf 50, sank in der zweiten Hälfte Juli auf 40 und schnellte anfangs August auf 75 Pesos Papier. Nach der völligen Ausschaltung der deutschen und österreichischen Konkurrenz mit Ausbruch des Krieges erhoben sämtliche Linien 115—125 Pesos Papier, je nach Dampferkategorie. An diesem kurzen Beispiel lassen sich die Schwankungen der Zwischendecksüberfahrtspreise, die von der Tarifbildung der Personenbeförderung zu Lande scharf abweichen, ermessen.

Das Abrechnungssystem bei dem Passagepool war anders als bei der La-Plata-Konferenz. Bei dieser behalten die Linien, wie schon erwähnt, nur einen Teil der Frachteinnahmen für besonders gefährliche Güter, Zuschläge usw., während der grössere Teil an die Abrechnungsstelle abgeliefert wird, um von dieser im Verhältnis des Anteils verteilt zu werden. Im Passagepool strebte man im Gegensatz dazu einen Ausgleich an und suchte möglichst wenig zur Verteilung zu bringen. Wenn eine Linie einen gewissen Prozentsatz (meist 10%) über ihren Anteil hinaus gefahren hatte, musste sie ihren Fahrpreis erhöhen. Die bisherigen sogenannten Minuslinien füllten dann ihren Anteil allmählich wieder aus. Die Einnahmen jeder Linie sollten möglichst ihrem Anteil am Pool entsprechen.

Wie bei der Frachtbeförderung gelten auch hier gewisse Unterschiede in den Ueberfahrtspreisen. Ab-

gesehen von besserer Verpflegung, eigenen Kabinen, oder sonstigen Vergünstigungen, für die natürlich Zuschläge bezahlt werden müssen, beanspruchen Dampfer der ersten Kategorie, d. h. Schnelldampfer, einen höheren Preis. Ferner werden Vereinigungen, wie z. B. der Jewish Association, die russische Juden nach Argentinien beförderte, ermässigte Preise zugestanden.

Im allgemeinen schwankten während der Dauer des Pools die Zwischendeckspreise in der Ausreise nicht in dem Masse wie früher. Aber wie Antwerpen auf den hamburgischen Frachtenmarkt zurückwirkt, so dürfen sich die Preise in den atlantischen Häfen von denen vom Mittelmeer aus nicht viel unterscheiden. Rückkehrend war der Kampf dafür um so schärfer.

Bei all diesen Kämpfen hat die deutsche Schiffahrt ihre solide Grundlage und ihre hervorragende organisatorische Kraft bewiesen. Aus kleinen Anfängen hat sie sich zu stolzer Höhe emporgerungen. Im Gesamtverkehr in argentinischen Häfen nimmt die deutsche Flagge seit einer Reihe von Jahren nächst der Landesflagge und der britischen den dritten Rang ein. Ihr Tonnengehalt betrug 1912 2 609 220 R.T. Der Anteil der britischen Flagge war wegen der ausgedehnten Trampschiffahrt etwa sechsmal grösser. Diese Ueberlegenheit wird wahrscheinlich erst dann verschwinden, wenn Argentinien selbst genügend Kohle erzeugt, um jede Einfuhr überflüssig zu machen. Das ist aber eine Utopie, die sich auf lange Zeit

hinaus kaum verwirklichen wird. Eine andere, leichter zu verwirklichende Möglichkeit, die überragende Stellung der englischen Flagge zu brechen, wäre eine kräftige Förderung des deutschen Kohlenexports, womit die Ausdehnung der deutschen Trampschiffahrt Hand in Hand gehen würde. In der Linienschiffahrt dagegen ist Deutschland zu einem beachtenswerten Konkurrenten geworden, und wie im Nordatlantic stehen die neuesten Hamburger Luxusdampfer an der Spitze. Diese Stellung hat sich die deutsche Reederei durchaus ohne Subventionen geschaffen. In anderen Staaten, wie z. B. Frankreich, hat sich die Schiffahrt trotz hoher Subventionen und günstigerer geographischer Lage nicht in dieser Weise entfalten können. Die Schiffe haben im Gegensatz zu denen der H.S.D.G. ein sehr hohes Durchschnittsalter, und das ist gerade auch kein Beweis vorwärtsdrängender Lebenskraft. Spanien und Italien versuchen mit besserem Erfolge ihren Handelsmarinen neue Impulse zu geben, und dasselbe lässt sich von Holland sagen. Italien hat Frankreich im Verkehr in den argentinischen Häfen überholt und kommt, in allerdings ziemlich weitem Abstande, hinter Deutschland.

Wie die deutsche Schiffahrt nach der südamerikanischen Ostküste sich nach dem Kriege entwickeln wird, hängt von dessen Ausgang ab. Der Ausbruch des Krieges hat die Schiffahrt nicht mehr auf der Höhe der Konjunktur überrascht. Schon anfangs 1913 waren die Frachten zurückgegangen und am Ende

des Jahres fielen sie stark. Die weitere, der Hochkonjunktur von 1912 folgende Reaktion veranlasste sogar die H.S.D.G. und die HAPAG zu einer Einschränkung ihres Fahrplanes. Die H.S.D.G. nahm eine Verminderung ihrer Flotte vor, indem sie zwei ihrer besseren Dampfer an die HAPAG verkaufte. Allerdings waren für H.S.D.G. 1913 9 Dampfer mit 83300 Brutto-R.T. in Bau, von denen 1914 erst ein Teil abgeliefert war, so dass immer noch ein beträchtlicher Zuwachs erfolgte.

Damit wären wir am Schlusse unserer Untersuchungen angelangt. Ein rückblickender Vergleich dürfte vielleicht noch angebracht sein.

Die Reederei ist heute nicht nur in England, sondern auch im Deutschen Reiche zu einem der bedeutsamsten und erfreulichsten Wirtschaftsfaktoren geworden. Der Handel folgt der Flagge, und die deutsche Schiffahrt hat die Verflechtung Deutschlands in die Weltwirtschaft mächtig gefördert. Allerdings wären ohne eine solche Industrie, wie sie im Reiche seit 1871 entstanden ist, auch die Grundlagen für die vorwärtsdrängende Ausdehnung der Handelsflotte nicht gegeben gewesen.

In Prospekten und Zeitschriften aus den 60er und 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts kann man „Schnelldampfer“ aus der damaligen Zeit abgebildet sehen. Sie hatten noch die schlanke Form der Segelschiffe, einen geringen Tonnengehalt und führten zur Erreichung einer höheren Geschwindigkeit Segel.

Das Reisen war auf ihnen vermutlich ebensowenig ein Genuss, wie ihn noch früher auf dem Lande die Postkutsche gewähren mochte. Dagegen heute: riesige Dampfer von nahezu 20000 Brutto-R.T. mit 6 Decks, Fahrstühlen, Schwimmbassins, Turnhallen, wundervollen Aufenthalts- und Schlafräumen, fahren, von Wind und Wogen kaum bewegt, nach Süden und legen stolzes Zeugnis ab für das Volk, das sie erzeugte. Mit diesen zwei Beispielen liesse sich auch der Umfang des Seeverkehrs zwischen Deutschland und Südamerika vor 40 Jahren und jetzt vergleichen. Und dabei hat diese Entwicklung noch lange nicht ihren Höhepunkt erreicht. Der gewaltige südamerikanische Kontinent, von der Natur verschwenderisch ausgestattet, aber arm an Menschen, harrt in seinem überwiegenden Teil noch der Erschliessung. Der Mensch, die Bevölkerung, ist die Grundlage jeder Volkswirtschaft. Jahre werden vergehen, Millionen Menschen werden ihren Weg dorthin nehmen, um sich eine neue Heimat zu gründen, und riesige Kapitalien müssen noch dort angelegt werden, ehe der Ausgleich zwischen den Entwicklungsmöglichkeiten jener Staaten und der tatsächlichen Entwicklung einigermassen vollzogen ist. Möge Deutschland mehr als bisher noch seinen Anteil daran nehmen und zu seinem eigenen Vorteil die Entfaltung der Produktivkräfte Südamerikas fördern.

Literatur-Verzeichnis.

Baasch, Quellen zur Geschichte von Hamburgs Handel und Schiffahrt im 17., 18. und 19. Jahrhundert, Hamburg 1908—1910.

Baasch, Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika; in Band 1 der hamburgischen Festschrift zur Erinnerung an die Endeckung Amerikas, Hamburg 1892.

Behrens, Grundlagen und Entwicklung der regelmässigen deutschen Schiffahrt nach Südamerika, Halle a. S. 1904.

Dorn, Die Seehäfen des Weltverkehrs, Wien 1891/92.

Flügel, Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen, Jena 1914.

v. Frankenberg, Das erste Jahrhundert nationaler Freiheit, Buenos Aires 1910.

Grotewold, Die deutsche Schiffahrt in Wirtschaft und Recht, Stuttgart 1914.

Kreuter, Zur Preisbildung in der Linienreederei, München 1909.

Lenz, Die Konzentration im Seeschiffahrtsgewerbe, Jena 1913.

Martinez und Lewandowski, Argentinien im 20. Jahrhundert, Gotha 1912.

Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen, herausgegeben vom Reichsmarineamt Berlin.

Philippovich, Deutsche Auswanderung, in den Schriften des Vereins für Sozialpolitik.

Peters, Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn dieses Jahrhunderts, Jena 1899 und 1905.

Schachner, Das Tarifwesen in der Personenbeförderung in der transozeanischen Dampfschiffahrt, in den Volkswirtschaftlichen Abhandlungen der badischen Hochschulen 1904.

Seewarte, Deutsche, Handbuch der Ostküste Südamerikas, Hamburg 1902.

Simmig, Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft von 1871—1911, Hamburg 1911.

Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen, Berlin 1903.

Wüstendörfer, Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtenvertrages, Dresden 1910.

Ferner wurden benutzt an Statistiken und periodischen Publikationen:

Argentinisches Tageblatt, Buenos Aires.

Berichte über Handel und Industrie, zusammengestellt vom Reichsamt des Innern.

Deutsche Exportrevue, Berlin.

Frankfurter Zeitung.

Hamburger Börsenhalle.

Hamburgs Handel und Schiffahrt. Statistische Tabellen, herausgegeben vom Handelsstatistischen Amt.

Hansa, Deutsche nautische Zeitschrift, Hamburg.

Jahrbuch für bremische Statistik.

Jahresberichte der Hamburg-Amerika-Linie.

Jahresberichte der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschifffahrtsgesellschaft.

Mitteilungen des Deutsch-Argentinischen Zentralverbandes zu Förderung wirtschaftlicher Interessen, Berlin.

Statistisches Handbuch für das Deutsche Reich.

The Southamerican Journal, London.

The Times Shipping Number.

Inhalts-Verzeichnis.

MSH 27636

Curriculum vitae.

Geboren am 18. März 1893 in Buenos Aires besuchte ich die „Deutsche Schule Buenos Aires“, siedelte dann 1905 nach Bern über, wo ich in das dortige städtische Gymnasium eintrat. Nach bestandenem Abiturientenexamen (Herbst 1911) reiste ich zunächst nach Buenos Aires und unternahm längere Reisen durch Argentinien. Im Frühjahr 1912 bezog ich die Universität Berlin und blieb dort bis Ende des Sommersemesters 1913. Ich hörte dort u. a. die Professoren Schmoller, Wagner, Sering, Bortkievicz, Eberstadt. Im Wintersemester 1914/15 hörte ich in München Vorlesungen bei Brentano, v. Mayr, Bonn, Sinzheimer, und begab mich im Frühling 1914 nach Heidelberg, um hier meine Studien abzuschliessen.

E. F. Alemann.

END OF
TITLE